



FACULTAD DE
ARQUITECTURA
Y URBANISMO

UNIVERSIDAD DE CHILE

EL PUEBLO AEROPUERTO

SUB-CENTRO CON ENFOQUE RESIDENCIAL
EN BALMACEDA, REGIÓN DE AYSÉN.

MEMORIA DE PROYECTO DE TÍTULO
ESTUDIANTE: CATALINA TEUBER
PROFESOR GUÍA: FRANCIS PFENNIGER

MOTIVACIONES

Habiendo nacido y crecido en Coyhaique en la Región de Aysén, mi familia y yo siempre nos hemos visto perjudicados por el centralismo, desde tener que transformar nuestras vacaciones de verano cada año en viajes a la capital para poder recibir atención médica de calidad y abastecernos de ropa y materiales para el año, el no tener acceso constante ni múltiples opciones al momento de adquirir productos en los supermercados y mercados, el no tener acceso a actividades culturales ni actividades de ocio como el ir al cine o a conciertos, al hecho de que al salir del colegio tuve que dejar a toda mi familia, a mi ciudad natal y a mi región para poder recibir una educación superior de calidad.

Si en la capital regional es difícil acceder a educación, salud, y servicios, en el resto de las localidades de la región todo se dificulta aún más. Los caminos interregionales en su mayoría no están pavimentados, y todas las localidades fuera de Coyhaique no cuentan con el equipamiento necesario para abastecer las necesidades de sus pobladores, lo que resulta en un centralismo macro, donde la capital regional termina siendo el foco de desarrollo y crecimiento de la región.

Todos y todas los/las Ayseninos/as somos víctimas del centralismo a nivel país y a nivel región en distintos niveles, pero todos/as nos vemos obligados/as a dejar la región eventualmente para mejorar nuestras oportunidades y calidad de vida. Al momento de dejar la región, debido a la precariedad de las rutas y la baja conexión con el resto del país, tenemos que pasar por el pueblo de Balmaceda, el cual alberga el único aeropuerto de la región y el paso fronterizo más grande de ella. Este pueblo siempre ha sido transitorio y nunca se le han hecho grandes modificaciones, por lo que su mayor función ha sido ser el apéndice del aeropuerto regional.

Creo y defiendo firmemente que es de suma importancia comenzar a brindarle la atención que tanto necesitan pequeñas localidades que debido al centralismo, quedan bajo equipadas, precarias y olvidadas. Este proyecto busca no sólo plantear una posible oportunidad para los usuarios, sean estos trabajadores del aeropuerto, del paso fronterizo, o viajeros que transitan por la región, sino también equipar un pueblo con su propia historia y propias maneras de habitar, las cuales han sido opacadas y reprimidas con los años.

CONTENIDO

04 RESUMEN

05 INTRODUCCIÓN

06 ANTECEDENTES GENERALES: CHILE Y AYSÉN

12 ANTECEDENTES GENERALES: PUEBLOS TRANSITORIOS

26 PROBLEMÁTICA

32 ARGUMENTO PROYECTUAL

36 LOCALIZACIÓN

40 PROGRAMA

44 PROBLEMA ARQUITECTÓNICO

46 ESTRATEGIAS PROYECTUALES Y REFERENTES

54 REFLEXIONES FINALES

56 BIBLIOGRAFÍA Y REFERENCIAS

RESUMEN

La siguiente memoria de proyecto busca los fundamentos correspondientes para la propuesta de un sub-centro con enfoque residencial en el pueblo de Balmaceda en la Región de Aysén, el cual alberga el único aeropuerto de la región y el paso fronterizo más importante de ésta. Este pueblo se considera como la puerta de entrada principal a la Región de Aysén y todos los atractivos urbanos y turísticos de esta, no obstante, actualmente no cuenta con el equipamiento ni servicios necesarios para abastecer las necesidades de sus pobladores ni de la gente que transita por el sector a diario.

El pueblo de Balmaceda es un pueblo con características transitorias enfocadas al desarrollo y funcionamiento del aeropuerto regional y del paso fronterizo, donde la gente que entra y sale de él es en su mayoría personal operacional de estas edificaciones, de igual manera comprendiendo a los pasajeros del aeropuerto que a diario cuadriplican en cantidad a la población del pueblo.

No hay mayor permanencia dentro del pueblo a excepción de sus 456 pobladores (CENSO, 2017), quienes en su mayoría trabajan en programas desarrollados por y hacia los mismos; los mini-markets, restaurantes, hostales de la ciudad, o se dedican a la agronomía y agricultura en sectores aledaños. La poca permanencia en el pueblo resulta en una vulneración del desarrollo integral del pueblo, lo que tiene como consecuencia una dependencia con respecto a Coyhaique. De esta manera, la mayoría de los proyectos de desarrollo se enfocan en la capital regional, dejando a pueblos como Balmaceda olvidados y precarios, independiente de sus cualidades que lo diferencian del resto.

Actualmente Balmaceda tiene proyectado distintos cambios a media escala que cambiarán el funcionamiento total del pueblo; se lotea todo el perímetro del pueblo para acoger nuevas viviendas sociales, y se conseciona la construcción de un nuevo terminal de pasajeros del aeropuerto regional, lo que resultará en un funcionamiento de 24 horas de este, sumándole destinos internacionales.

Balmaceda, en su condición actual podría sufrir externalidades irreversibles con los cambios que se realizarán en el futuro, por lo que es necesario proyectar diversos programas que mejoren la comodidad tanto de los mismos pobladores del pueblo, como el facilitarle los viajes a los trabajadores operacionales de las edificaciones de mayor escala en el pueblo y permitirle al usuario transitorio integrarse dentro del pueblo, otorgándole un espacio de cobijo. De esta manera los distintos tipos de usuarios pueden converger e integrarse en un territorio que destaca las características que diferencian a Balmaceda del resto de los pueblos transitorios de Chile.

INTRODUCCIÓN

Se conoce globalmente el fenómeno del ciudad o pueblo dormitorio; un territorio al cual sus usuarios llegan a hacer uso de este sólo en las noches posterior a sus jornadas laborales. Esto resulta por una baja oferta de equipamiento donde los mismos pobladores podrían desarrollar sus actividades laborales, por lo que se ven la situación de migrar a ciudades cercanas para poder tener una fuente de ingresos estable.

Este fenómeno cuenta con una paradoja notoria; las ciudades o pueblos aeropuerto. Estas ciudades y pueblos albergan edificaciones que propician el tránsito de pasajeros en grandes cantidades, como aeropuertos, aeródromos y pasos fronterizos. Debido a la magnitud de las edificaciones que alberga el territorio, se necesita un gran cuerpo operacional para llevar exitosamente a cabo las acciones requeridas, por lo que existe una alta oferta laboral.

Actualmente muchos pueblos que albergan edificaciones que propician el tránsito no cuentan con el equipamiento necesario para satisfacer las necesidades de sus trabajadores y sus usuarios, por lo que aquí resulta en el fenómeno de la ciudad o pueblo aeropuerto, donde el territorio está activo todo el día mientras las edificaciones con alta tasa de usuarios transitorios están abiertas, pero quedan apagadas de noche al estas ser cerradas.

Poniendo en paralelo este fenómeno con el centralismo, es importante destacar que siempre fomenta el desarrollo de ciudades de mayor escala, mientras otras se quedan estancadas en su crecimiento y las necesidades de sus pobladores no son satisfechas. Este fenómeno se puede ver a nivel país, considerando a la capital de Santiago como foco de crecimiento, de centralización de equipamiento, servicios, y proyectos (Garretón, 2014). La mayoría de las regiones se quedan atrás en gran parte de los ejes mencionados, creando un país con múltiples territorios subdesarrollados, inconexos, y olvidados.

El fenómeno del centralismo también ocurre a menor escala dentro de las mismas regiones del país, donde las capitales regionales se consideran como focos de desarrollo a una menor escala, mientras que los pueblos, villas, y localidades rurales quedan desamparadas, precarias, e inconexas del resto del país.

Si cruzamos el fenómeno del pueblo aeropuerto con el centralismo a escala regional, es importante indagar sobre las condiciones y cambios que están ocurriendo en territorios periféricos, y cómo la arquitectura toma un rol jerárquico en mitigar las externalidades que esto conlleva.

ANTECEDENTES GENERALES: CHILE Y AYSÉN

CENTRALISMO

Desde que Chile se estableció como país, la ciudad de Santiago ha sido el centro del país, tanto en su ubicación como en la centralización global del desarrollo, resultando en una concentración de población, servicios y equipamientos. Santiago no es sólo la capital del país, sino también es la principal puerta de entrada desde el extranjero, la ciudad en la cual gran parte de inmigrantes anhelan asentarse, el territorio donde se encuentra gran parte de ingresos del país y la fachada principal de un país donde habitan más de 18 millones de personas.

El resto del país se reconoce por sus características más amplias; el norte es desértico, beige con café y caluroso, mientras que el sur es verde con azul, lluvioso y helado, pero no se indaga más allá de lo que es evidentemente visible al ojo humano y lo comúnmente mostrado por los medios que conectan como país. Los/as chilenos/as no son capaces de identificar territorios al nombrarse ciudades de menor escala en regiones, ni son capaces de identificar ciudades al nombrarse territorios.

Es importante cuestionarse qué ocurre con el resto de las regiones del país, en qué condiciones se encuentran, si cuentan con los servicios básicos necesarios para abastecer las necesidades de sus habitantes y qué consecuencias tiene la centralización a nivel país en sus respectivos desarrollos.

Para englobar lo mencionado, se definen tres ejes de desarrollo sustanciales para la calidad de vida de las distintas regiones y territorios del país; **salud, educación, y abastecimiento**. En cuanto a salud, es importante saber cuántos hospitales, consultorios, centros de salud, y postas rurales se emplazan en cada región del país y cómo estos establecimientos se emplazan en relación a la población de cada región (Fig. 1), entendiendo qué regiones se ven privilegiadas o desfavorecidas en este ámbito.

Instituciones MLE

Instituciones	XV	I	II	III	IV	V	VI	VII	XVI	VIII	IX	X	XIV	XI	XII	RM	TOTAL
Centros Médicos	17	11	29	8	32	125	58	22	7	35	27	24	18	3	8	498	922
Centros de Diálisis	0	1	0	0	0	1	2	0	0	1	0	0	0	0	0	2	7
Laboratorios	13	25	56	19	56	147	59	51	20	65	27	40	21	2	18	372	991
Centros Imagenología	10	10	20	4	32	61	32	41	23	56	24	21	7	4	5	143	493
Clínicas Quirúrgicas	3	5	8	4	8	26	11	5	4	17	6	8	5	0	5	89	204
TOTAL	43	52	113	35	128	360	162	119	54	174	84	93	51	9	36	1104	2617
Habitantes por Institución	4410	6130	5303	8571	5798	4972	5608	8655	8696	8948	11174	8851	6988	11368	4599	6374	7306

Fuente: Fonasa 2019

Fig. 1: Levantamiento de Instituciones Modalidad Libre Elección en Chile

Se puede observar en la Fig. 1 cómo la Región Metropolitana se ve en ventaja en cantidad en comparación al resto de las regiones en el ámbito de la salud, no obstante, se destacan 8 regiones que cuentan con un promedio nacional favorecido en cuando a instituciones de salud con respecto a su población. Se recalca el caso de la Región de Aysén, que no sólo cuenta con un 0,34% de todos los establecimientos de salud en el país, sino también es la región más desfavorecida al poner en paralelo la cantidad de establecimientos con respecto a su población.

En cuanto a educación, es importante hacer un levantamiento de los establecimientos que existen en cada región del país, destacando el hecho que los establecimientos educacionales son directamente proporcionales a la población de cada región, también es recalable entender cómo se distribuyen las escuelas de educación básica y media y si las regiones cuentan con los suficientes establecimientos de educación técnica y profesional.

Establecimientos Educacionales

Establecimientos	XV	I	II	III	IV	V	VI	VII	XVI	VIII	IX	X	XIV	XI	XII	RM	TOTA
Educación Básica/Media	108	108	156	83	80	912	877	580	363	178	758	364	427	60	71	2459	7584
Educación Técnica	2	3	5	3	6	7	2	8	3	9	4	4	5	1	3	41	106
Educación Universitaria	2	3	6	3	5	10	3	5	3	13	6	4	5	1	2	32	97
TOTAL	112	114	167	89	91	929	882	593	369	190	768	372	437	62	76	2532	7787
Habitantes por Establecimiento	2018	2850	5588	3370	2155	1926	1530	1741	1272	2454	1805	2212	1697	2046	2299	2776	2522

Fuente: Agencia Educación, MINEDUC 2020

Fig. 2: Levantamiento de Establecimientos Educacionales en Chile

Se puede ver en la Fig. 2 nuevamente cómo las regiones periféricas se ven en desventaja en cuanto a la educación, específicamente a la educación superior, tanto técnica como universitaria, lo que demuestra una consecuencia de la centralización; el hecho que muchos y muchas estudiantes tengan que migrar de sus pueblos y regiones nativas para acceder educación de calidad en la Región Metropolitana. En la actualidad la Región de Aysén, la cual cuenta con la menor cantidad de establecimiento de educación superior, cuenta con programas y becas de mantención para aquellos estudiantes que salen de la región a estudiar, ya que no puede abastecer sus necesidades educativas.

Otro eje importante a recalcar es el abastecimiento, considerando el consumir como inevitablemente una necesidad humana. Se reconoce el comercio local y pequeños almacenes como sustanciales en el desarrollo de cada región, pero se destaca que compras en grandes cantidades en mini-markets, kioskos barriales y tiendas locales no son accesibles para todo público, ni cuentan con la variedad de productos para sustanciar compras en mayores cantidades ni las necesidades de la totalidad de la población.

Para este levantamiento se contabilizan las distintas grandes cadenas de supermercados y multitiendas las cuales en su mayoría otorgan constantemente y confiablemente productos (en supermercados: Jumbo, Unimarc, Lider, Santa Isabel, Acuenta, Alvi. En multitiendas: Homecenter, Easy,) en cada región del país.

Centros de Abastecimiento

Centros	XV	I	II	III	IV	V	VI	VII	XVI	VIII	IX	X	XIV	XI	XII	RM	TOTAL
Supermercados	8	19	30	17	44	115	45	51	18	54	44	49	19	2	8	536	1069
Multitiendas	3	3	6	4	5	13	7	7	2	10	5	5	3	1	1	38	113
TOTAL	11	22	36	21	49	128	52	58	20	64	49	54	22	3	9	574	1182
Habitantes por Establecimiento	20551	14769	16648	6122	15146	13984	17472	17810	23785	24320	19155	15244	16199	34105	18399	12213	16184

Fuente: Jumbo, Líder, Unimarc, Santa Isabel, Alvi, Acuenta, Homecenter Sodimac, Easy, 2021. Fig. 3: Levantamiento de Centros de Abastecimiento en Chile.

Nuevamente se observa una concentración de supermercados en la Región Metropolitana, entendiendo que esto resulta debido a que en esta región se concentra gran parte de la población a nivel país, no obstante, se puede observar que hay regiones con poco equipamiento de abastecimiento en proporción a su población. Las regiones con menor cantidad de supermercados son las más extremas, se puede ver la Región de Aysén con 3 centros de abastecimiento y la Región de Magallanes con 9, siendo la Región de Aysén la más desfavorecida en cuando a centros de abastecimiento por habitantes.

Se debe indagar cómo se encuentran estos equipamientos distribuidos a nivel país y a nivel región, ya que las regiones más extremas con la baja cantidad de equipamientos y gran área que comprenden pueden resultar en una concentración de equipamientos en las capitales regionales.

Tras el levantamiento se puede observar una clara concentración y distribución de servicios y equipamientos en el centro del país, y que mientras más alejado se encuentre de la capital, menor la cantidad de servicios y equipamientos. Se puede observar como en las regiones periféricas se ve una clara concentración en un punto, mientras que en regiones como la Región Metropolitana y Región de Valparaíso se encuentran distribuidos a través del territorio.

Bajo los tres ejes considerados y el mapeo general del levantamiento, se puede observar que la Región de Aysén es la más desfavorecida de todas las regiones del país. Cuenta con pocos servicios y equipamientos, y los que hay se encuentran concentrados en su capital regional; la ciudad de Coyhaique.

Se deben indagar las condiciones de conectividad actuales, si los poblados lejanos a la capital regional cuentan con acceso a los servicios en Coyhaique, cuál es la situación actual en la que se encuentra la región, por qué está tan bajo equipada, cuales son los nuevos proyectos de desarrollo que permitirían a la región crecer, y cuál es la condición actual de los poblados lejanos a la capital.



Fig. 4: Catastro Servicios y Equipamientos en Chile. Fuente: Elaboración Propia

SITUACIÓN ACTUAL AYSÉN

La Región de Aysén se encuentra desfavorecida en todo ámbito investigado, cuenta con la menor cantidad de establecimientos de salud, de instituciones de educación tanto básica/media como superior, y de supermercados de gran escala, lo que demuestra lo inequipada que está en comparación al resto del país, esto la convierte en un foco para un posible proyecto.

Se puede observar una gran centralización en la región debido a que la mayoría de los equipamientos y servicios se ubican en Coyhaique, la capital regional de Aysén, dejando al resto de los pueblos, poblados y villas rurales con servicios y equipamientos precarios.

La región cuenta con 10 comunas y es la menos poblada del país, contando con 102.317 habitantes, de los cuales 53.818 residen en la comuna de Coyhaique, es decir, 52,6% de la población de la región reside en una de sus 10 comunas (CENSO 2017).

La Región de Aysén cuenta con un superficie de 108.494 km² y su baja población se debe a que gran parte del área de la región es reserva nacional o parque nacional, por lo que los asentamientos urbanos ocurren al rededor de éstos.

La superficie habitada de la Región de Aysén y el desarrollo de los distintos pueblos ocurren al rededor de vías jerárquicas que conectan a la región con el resto del mundo (Fig 6.).

La ruta principal que atraviesa a la región es la Carretera Austral, la cual comienza en la Región de los Lagos y termina en Villa O'Higgins en la Región de Aysén, no obstante, la Carretera Austral cuenta con fracciones de trayecto no construidas, donde la única manera de acceder de un punto a otro es a través de transbordadores marítimos.

Se puede observar como la Región de Aysén no cuenta con una conexión vía terrestre con el resto de las regiones del país (Fig. 7), lo que muestra una precariedad de conexión vial regional.



Fig. 5: Mapa Chile con Región de Aysén Destacada

Fuente: Elaboración Propia



Fig. 6: Parques y Reservas Aysén

Fuente: Elaboración Propia



Fig. 7: Vialidad y División Comunal Región de Aysén

Fuente: Elaboración Propia

Considerando la baja conexión y precariedad de vías en la Región de Aysén, es importante indagar cómo esta región se conecta con el norte y con el sur del país. Se puede ver en la Fig. 8 y 9 que las únicas maneras en las cuales la Región de Aysén se conecta con las ciudades principales al norte y al sur (Puerto Montt al norte y Punta Arenas al sur) son saliendo del país y cruzando Argentina hasta llegar a un nuevo paso fronterizo.

Independiente de la centralización de servicios en la capital regional Coyhaique, la Región de Aysén se encuentra bajo equipada y precaria en cuando a los servicios y equipamientos que tiene para ofrecerle a sus residentes, por lo que sus pobladores se ven obligados a abandonarla para acceder a servicios y equipamientos de calidad.

Si bien existe cierta migración interregional, considerando que la mayoría de los pobladores de pueblos y villas rurales deben migrar a Coyhaique para abastecerse y poder acceder a servicios básicos, también existe una migración intrarregional, donde los pobladores deben salir en búsqueda de servicios y equipamiento de calidad fuera de la Región de Aysén.

Teniendo en cuenta las vías terrestres actuales, se genera una convergencia de éstas en la ciudad de Coyhaique en la migración interregional, mientras que para la migración intrarregional los destinos se ven en los distintos pasos fronterizos o bien en el Aeropuerto de Balmaceda.

El tránsito hacia los pasos fronterizos y aeropuertos tienen evidentes externalidades en su emplazamiento, donde se establece una población transitoria en un espacio permanente. Muchas de las edificaciones de pasos fronterizos y aeropuertos son albergadas por las mismas ciudades, pueblos, o villas rurales del país.

Considerando la precariedad actual en cuanto a conexión y presencia de servicios y equipamientos de calidad de ciudades y pueblos de menor escala, es importante indagar sobre las condiciones de estos territorios que albergan edificaciones destinadas al tránsito de pasajeros.

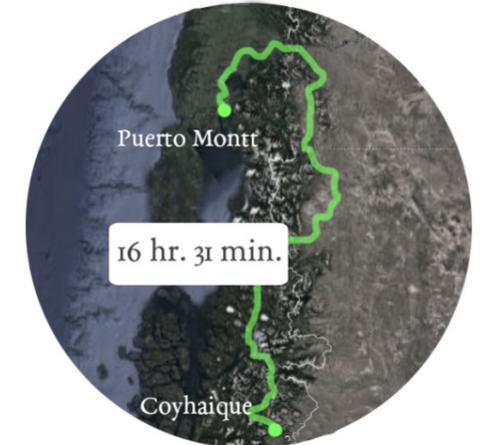


Fig. 8: Trayecto Terrestre Puerto Montt a Coyhaique

Fuente: Elaboración Propia



Fig. 9: Trayecto Terrestre Punta Arenas a Coyhaique

Fuente: Elaboración Propia

ANTECEDENTES GENERALES: PUEBLOS TRANSITORIOS

PUEBLOS LABORALES

Un pueblo o ciudad laboral, o ciudad empresarial, es aquel que centra su desarrollo y sus acciones en torno a una o varias actividades económicas (Niño, 2020), lo que en su mayoría implica una baja capacidad residencial, una baja población permanente, y servicios destinados en gran parte a la población trabajadora.

En Chile el fenómeno de los pueblos laborales se agudiza cuando estos se encuentran alejados e inconexos de las grandes urbes, lo que impide el desarrollo de los pueblos y sólo se potencia el desarrollo de la actividad económica en la cual se centra. Esto sucede en pueblos caracterizados por una acción en particular o una actividad que involucre alto personal de operación para llevarse a cabo.

Un ejemplo evidente de pueblo laboral puede ser visto en Bellavista en la comuna de Tomé (Fig. 10), el cual contaba con la mayor fábrica textil de Latinoamérica. Gran parte de los trabajadores de la fábrica eran provenientes de villas aledañas buscando opciones de trabajo fuera de la agricultura y la ganadería, sin embargo, en 2002 la fábrica fue vendida y el pueblo perdió sus cualidades laborales (Venegas, H.).

Otro ejemplo de pueblo laboral se puede ver en los pueblos o campamentos mineros en Chile. Comenzando por Sewell en Machalí (Fig. 11), si bien actualmente el pueblo no se encuentra activo, en sus años que estuvo operativo, todo el equipamiento y los servicios del pueblo estaban destinados a su población obrera, debido a que la mina dependía de un alto personal operacional. La alta demanda de personal operacional resultó en el hecho que mucha gente tuvo que temporalmente dejar sus viviendas en urbes de mayor escala para poder ir a trabajar (Concha, J.).

Se pueden destacar los pequeños pueblos, aldeas o villas rurales que albergan edificaciones que dependan de un gran personal de operaciones suelen poseer características de pueblo laboral. Se considera indagar cómo esto influye si la edificación propicia el tránsito de pasajeros como aeropuertos y pasos fronterizos.



Fig. 10: Bellavista Tomé
Fuente: Hillmann, K.



Fig. 11: Sewell
Fuente: Alcaño, F.

PUEBLOS FRONTERIZOS DE LA XI REGIÓN

Chile cuenta con 33 pasos fronterizos por vía terrestre; 1 a Perú, 6 a Bolivia, y 26 a Argentina. De todos los pasos fronterizos, 6 se encuentran en la Región de Aysén, convirtiéndola en la región con más pasos fronterizos del país. Esto se puede ver relacionado con el hecho de que la Región de Aysén se encuentra conectada con el resto del país via terrestre netamente por las conexiones viales con Argentina. Considerando las dimensiones territoriales de la región es justo que hayan 6 salidas distribuidas del norte al sur de esta, otorgándole la posibilidad de conectividad a Ayseninos de distintas localidades.

Reconociendo la precariedad de las villas rurales, poblados, pueblos y territorios externos a la ciudad de Coyhaique, es importante indagar las condiciones de los pueblos fronterizos de la región, si cuentan o no con los equipamientos necesarios para abastecer y suplir las necesidades de sus pobladores, qué tan cerca se encuentran del paso fronterizo más cercano, en qué condiciones se encuentran las vialidades y a grandes rasgos cómo funcionan y se desenvuelven los respectivos pueblos.

De los 6 pasos fronterizos de la Región de Aysén, 3 se encuentran aledaños a pueblos de baja escala: Puerto Ingeniero Ibáñez, Chile Chico, y Balmaceda.

El pueblo Puerto Ingeniero Ibáñez comenzó a ser poblado a inicios del siglo XX, el pueblo giraba principalmente en torno a la ganadería y la agricultura, poblada en su mayoría por mapuches que migraban a la Región de Aysén, rompiendo el molde típico de poblaciones colonas y gauchas en el resto de los pueblos Ayseninos que comenzaron a surgir en la época (Ortega, 2004).

En la actualidad, Puerto Ingeniero Ibáñez sigue siendo un pueblo destinado a la ganadería y a la agricultura, actualmente con un enfoque más turístico debido a que se encuentra a 20 minutos del Parque Nacional Cerro Castillo. Este pueblo es de baja escala, comprendiendo aproximadamente 25 manzanas y 1.200 habitantes.

Puerto Ingeniero Ibáñez es la sede comunal de la comuna de Ibáñez, por lo que gran parte del foco de desarrollo comunal va a este pueblo. En cuanto a equipamiento, cuenta con su propia escuela, un CESFAM, una municipalidad, 5 mini markets y 8 opciones de hospedaje para los turistas que constantemente transitan por este sector.



Fig 12:
Vista Aérea Puerto Ingeniero Ibáñez.
Fuente: Google Earth

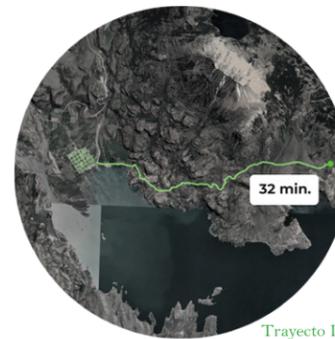


Fig 13:
Trayecto Ingeniero Ibáñez a Paso Fronterizo.
Fuente: Elaboración Propia

El paso fronterizo más cercano a este pueblo es el Paso Ingeniero Ibáñez-Pallavicini, el cual une a la comuna de Ibáñez en la Región de Aysén con la provincia de Santa Cruz en Argentina. Este paso se encuentra a 32 minutos por tierra del pueblo Puerto Ingeniero Ibáñez, camino el cual se encuentra no pavimentado. El poblado en Argentina más cercano de Puerto Ingeniero Ibáñez es el pueblo de Perito Moreno, el cual se encuentra a 2 horas y 32 minutos.

Otro pueblo fronterizo importante de la Región de Aysén es Chile Chico, sede comunal de la comuna de Chile Chico y cuarta ciudad más poblada de la región con 4865 habitantes (CENSO 2017). Chile Chico es de los primeros poblados de la región, la zona comenzó a ser poblada en 1905 por colonos, los cuales fueron trayendo a sus familias y así fue creciendo la población. Chile Chico se funda oficialmente en 1928, trayendo consigo nuevas actividades comerciales que permiten que la ciudad se siga expandiendo (Ortega, 2004).



Fig 14:
Vista Aérea Chile Chico
Fuente: Google Earth

En la actualidad Chile Chico tiene un gran enfoque turístico ya que el embarcadero para ir a las Capillas de Mármol se encuentra ahí y se encuentra en la ribera del Lago General Carrera, el cual es un hito dentro de la región. Las actividades principales en la actualidad son la agricultura, la ganadería y el turismo.

En cuanto a equipamiento, cuenta con 2 establecimientos educacionales, 1 hospital de baja complejidad, un estadio municipal, diversas áreas verdes, una bomba de bencina, múltiples de mini markets y distintas opciones de alojamiento, considerando el enfoque turístico con el que cuenta la ciudad.

El paso fronterizo más cercano a Chile Chico es el Paso Río Jeinemeni, el cual une a la comuna de Chile Chico con la provincia de Santa Cruz en Argentina. El paso Río Jeinemeni se encuentra a 14 minutos por tierra de la ciudad de Chile Chico, donde el camino se encuentra parcialmente pavimentado. El pueblo en Argentina más cercana a Chile Chico es el Pueblo Los Antiguos, el cual se encuentra a 22 minutos de distancia.



Fig 15:
Trayecto Chile Chico A Paso Fronterizo
Fuente: Google Earth

El tercer pueblo fronterizo con el que cuenta la Región de Aysén es Balmaceda, el cual es el más antiguo de la región. Este pueblo comenzó a ser poblado en 1906 por colonos y terminó siendo fundado en 1917, un pueblo de ganaderos y pequeños comerciantes a 4 kilómetros de la frontera con Argentina (Ortega, 2004).

El pueblo de Balmaceda en la actualidad cuenta con una población de 456 habitantes (CENSO 2017) y es principalmente conocido por albergar el Aeropuerto de Balmaceda, el único aeropuerto de la Región de Aysén. Las acciones del pueblo giran en torno a esto y por las calles del pueblo transitan en su mayoría gente que va hacia el aeropuerto o saliendo de este. Otras actividades económicas del pueblo son la ganadería y la agronomía, las cuales se realizan fuera de la urbe.

El pueblo comprende aproximadamente 15 manzanas. En cuanto al equipamiento del pueblo, cuenta con una escuela, un jardín infantil, un CESFAM, un registro civil, un gimnasio, una comisaría, 3 iglesias, una biblioteca, un museo, 3 minimarkets, 2 restaurantes, 1 hospedaje, además del paso fronterizo y el aeropuerto regional.

El paso fronterizo más cercano a Balmaceda es el Paso Fronterizo Huemules, el cual fue reconstruido en 2017 para englobar la aduana Chilena con la Argentina, así optimizando el tiempo de los/las viajeros/as al circular por un sólo lugar. Este es el más nuevo y grande de la Región de Aysén y se encuentra a 1 minuto del pueblo de Balmaceda y une la comuna de Coyhaique en Chile con la Provincia del Chubut en Argentina, donde el camino se encuentra pavimentado hasta la entrada a Argentina. El pueblo argentino más cercano a Balmaceda es Lago Blanco, el cual se encuentra a 58 minutos por tierra.

Destacando a Balmaceda en conjunto a la información levantada, se considera importante indagar las condiciones de los pueblos aeropuertos del país, tomando en cuenta que podrían encontrarse en situaciones desfavorecidas, inconexas de las grandes ciudades cercanas, con equipamiento precario, sin satisfacer las necesidades de sus pobladores, sólo cumpliendo la función de albergar algún aeropuerto, transformando así las características de permanencia con las que comúnmente cuentan pueblos y ciudades, a transitorias.



Fig 16:
Vista Aérea Balmaceda
Fuente: Google Earth



Fig 17:
Trayecto Balmaceda
A Paso Fronterizo
Fuente: Google Earth

PUEBLOS AEROPUERTO DE CHILE

Se conoce el concepto de *airtropolis* o “aerotrópolis” como ciudades que albergan más de un aeropuerto de gran escala, donde los mismos aeropuertos terminan siendo un lugar de permanencia para los y las viajeros/as ya que cuentan con los servicios y equipamientos necesarios para no ser un lugar transitorio. Se consideran como aerotrópolis a ciudades como Los Ángeles, Londres, Nueva York y San Francisco, ciudades cuales tienen establecida una red de aeropuertos de distintas escalas (Derudder, 2009).

En la actualidad, la tendencia en los aeropuertos es el complementar funciones e integrar una mixtura de usos para aumentar la comodidad y permanencia de los y las pasajeros/as en los aeropuertos. Los programas que se integran en aeropuertos de grandes escala comúnmente son restaurantes, tiendas, hoteles, espacios de oficina, centros de exhibición, gimnasios, espacios de descanso, incluso áreas verdes (Kasarda, 2006).

Los nuevos modelos de aeropuerto rompen con lo globalmente conocido; el aeropuerto como función operativa, donde sólo se encuentran las pistas de los aviones, los puestos de las aerolíneas y las huinchas por donde pasan las maletas (Kasarda, 2006). Al aumentar la escala de un aeropuerto aumentan las posibilidades de inserciones programáticas para modificar los usos y los tiempos de permanencia de los y las pasajeros/as.

Si bien en Chile no existen las aerotrópolis, cada vez los aeropuertos cuentan con una mayor mixtura de usos. Esto se puede ver en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez en Santiago, el cual cuenta con un hotel, múltiples tiendas y restaurantes, lo que aumenta la calidad de viaje y permanencia en el aeropuerto de sus respectivos usuarios.

Chile cuenta con 16 aeropuertos, 15 de ellos en Chile continental y uno de ellos en Isla de Pascua. De todos los aeropuertos, 7 se encuentran en capitales regionales, 6 en ciudades de media escala, y 3 en pueblos cuyas actividades giran en torno al albergue del aeropuerto. Es importante indagar sobre los “pueblos aeropuerto,” entender sus condiciones de conectividad con el resto del país y cómo se desenvuelven dentro del funcionamiento del aeropuerto.

Se reconoce que en Chile todas las ciudades y pueblos que cuentan con un aeropuerto no pueden ser aerotrópolis por las cualidades y calidades de las ciudades que albergan las edificaciones y por la magnitud de los mismos aeropuertos, no obstante, se pueden tomar modelos de mixtura de usos e inserción de programas para aumentar la permanencia en los aeropuertos y en las mismas ciudades que los albergan.

Freire en la Región de la Araucanía, Pichoy en la Región de los Ríos, y Balmaceda en la Región de Aysén son tres pueblos cuya mayor función es albergar al aeropuerto regional.

“En la mayoría de los casos, los aeropuertos se construyeron al lado de los núcleos de población preexistentes desde las primeras décadas del siglo, con lo cual se reanimó su vida económica y, en la mayoría de los casos, se les rescató de la ruina producida por su total aislamiento” (Domínguez, 1995)

Freire se encuentra en la Región de la Araucanía y alberga al Aeropuerto de la Araucanía, el cual fue construido el 2014 con una superficie de 7.000 m² entre pista, terminal y construcciones complementarias. El aeropuerto cuenta con 5 destinos a otros aeropuertos en Chile y recibe a 1.028.340 pasajeros anualmente (JAC, 2019).

El 2022 el aeropuerto entrará en un proceso de licitación para una posible ampliación, la cual aumentaría su superficie de 7.000 m² a 10.000 m² (MOP, 2020). La remodelación y ampliación se deben al aumento de demanda de vuelos en la Región de la Araucanía y la cercanía que este aeropuerto tiene con otras ciudades de mayor escala como Temuco, Pitrufquén, Villarica y Pucón.

El pueblo de Freire cuenta con una población de 21.890 (CENSO 2017) y se encuentra a 10 minutos del Aeropuerto de la Araucanía. Freire se encuentra conectado con el resto del país a través de la Ruta 5, encontrándose a 15 minutos de la ciudad más cercana (Pitrufquén) y a 29 minutos de la capital regional (Temuco).



Fig 18:
Vista Aérea Freire
Fuente: Google Earth



Fig 19:
Trayecto Freire a Pitrufquén
Fuente: Google Earth



Fig 20:
Vista Aérea Pichoy
Fuente: Google Earth

El sector de Pichoy es el que alberga el Aeropuerto de Pichoy, en la comuna de Pichoy en la Región de los Ríos. Este Aeropuerto fue construido en 1972 con una superficie de 2.200 m². En sus inicios contaba con 3 destinos de viaje (Talcahuano, Santiago y Balmaceda) pero con la ampliación del Aeropuerto el Tepual en Puerto Montt, el cual se encuentra a 2 horas de Pichoy y la construcción del Aeropuerto de la Araucanía, el cual se encuentra a 1 hora y 15 minutos de Pichoy, se ha reducido su demanda, reduciendo también sus múltiples destinos a sólo Santiago de Chile.



Fig 21:
Trayecto Pichoy a Valdivia
Fuente: Google Earth

El 2020 el Aeropuerto de Pichoy entró en un proceso de concesión, el cual planea ampliar la superficie del terminal de 2.200 m² a 4.400 m², aumentando así los destinos de viaje y programas dentro del terminal (MOP, 2020).

El sector de Pichoy tiene una población de 2.353 habitantes (CENSO 2017) y se encuentra conectado a través de la ruta 202 a ciudades de mayor escala como Valdivia, la cual está a 26 minutos por vía terrestre y San José de la Mariquina que se encuentra a 24 minutos por vía terrestre.

El pueblo de Balmaceda alberga al Aeropuerto de Balmaceda, el único de la Región de Aysén. Este fue inaugurado en 1949 pero recién se construyó el terminal de pasajeros en 1982.

El 2020 se aprobó el proyecto de la construcción de un nuevo terminal en el pueblo, el cual incorporaría una mejora de la pista actual y un aumento de superficie del terminal de pasajeros de 2.235 m² a 12.391 m².

El Aeropuerto de Balmaceda recibe a 681.565 pasajeros anualmente y sigue aumentando la cantidad de vuelos y aerolíneas adjudicadas, lo que aumenta la cantidad de pasajeros que transitan por el sector (JAC, 2019). Actualmente el aeropuerto cuenta con conexión a 5 destinos nacionales, los cuales planean aumentar con la llega del nuevo terminal.

La ciudad más cercana al Aeropuerto de Balmaceda es la ciudad de Coyhaique, la cual se encuentra a 61 minutos (59 km) por vía terrestre. Se considera el tiempo de viaje a la ciudad de Coyhaique desde Balmaceda relativo, ya que en las temporadas de invierno los caminos son cubiertos en nieve y/o escarcha, lo que aumenta el tiempo de viaje para proteger la salud de los viajeros.



Fig 22:
Vista Aérea Balmaceda
Fuente: Google Earth



Fig 23:
Trayecto Balmaceda a Coyhaique
Fuente: Google Earth

CASO BALMACEDA

Tras lo levantado anteriormente, se puede destacar que el pueblo de Balmaceda es la puerta principal de entrada a la Región de Aysén, cuenta con el paso fronterizo más importante y el único aeropuerto de la región, se encuentra la convergencia de las vías principales de la región y otorga la salida al resto del país y extranjero, por lo que aproximadamente 1.200 personas transitan por sus calles a diario (Murillo, 2021). La situación actual del pueblo a primera vista es precaria y no cuenta con el equipamiento suficiente, por lo que es relevante cuestionarse qué acontecimientos ocurrieron o no ocurrieron para que el pueblo haya quedado tan olvidado por el centralismo a nivel región.

La historia del pueblo de Balmaceda ha sido una serie de eventos que han sido opacados por otros sucesos que han afectado a mayor escala a la Región de Aysén. Balmaceda se considera como una puerta de la colonización en la región, lo que llevó a poblar ciudades mayores como Coyhaique y Puerto Aysén (Ortega, 2004).

Balmaceda se conforma como el primer centro urbano de la Región de Aysén, sus orígenes datan de 1917, pero recién la ciudad se establece legalmente como tal en 1929. Los mismos colonos y pobladores que migraban de Argentina a Chile fueron construyendo el pueblo a medida que fue creciendo. Trazaron avenidas, se lotean más de 1.000 sitios dejando espacios para plazas y áreas verdes, hospitales, escuelas, e iglesias (Ortega, 2004).

Antolín Silva Ormeño, el fundador del pueblo de Balmaceda vio la oportunidad en los lotes planificados para recaudar dinero para fundar la primera escuela en Balmaceda. Los lotes fueron vendidos a pobladores locales a precios moderados, no obstante, se logró vender una pequeña fracción de la totalidad de los lotes, lo que dejó al pueblo de Balmaceda estancado en su crecimiento (Ortega, 2004).

En 1903 llegó la Sociedad Industrial de Aysén (SIA), la cual con 200.000 hectáreas otorgadas por el Ministerio de Colonización llegó al sector que ahora se conoce como Coyhaique con 100 familias europeas. Con el tiempo el territorio comenzó a prosperar en la ganadería y agricultura, permitiendo mayor ingreso y motivando a familias de todo el sur de Chile a migrar y establecerse en el territorio. En 1929 se establece Coyhaique como ciudad, se comienza a poblar rápidamente y todos los desarrollos comienzan a enfocarse en el sector, dejando a Balmaceda y pueblos cercanos olvidados y sin mayor oportunidad de crecimiento.

Balmaceda ha sido un pueblo levantado por el esfuerzo de los mismos pobladores y habitantes, quienes se han percatado de la precariedad del pueblo y la necesidad de crecimiento de éste (Cifuentes, 2021). Los cambios que Balmaceda ha sufrido y está sufriendo ha sido una consecuencia de la centralización en la Región de Aysén y en el enfoque de desarrollo en la ciudad de Coyhaique.

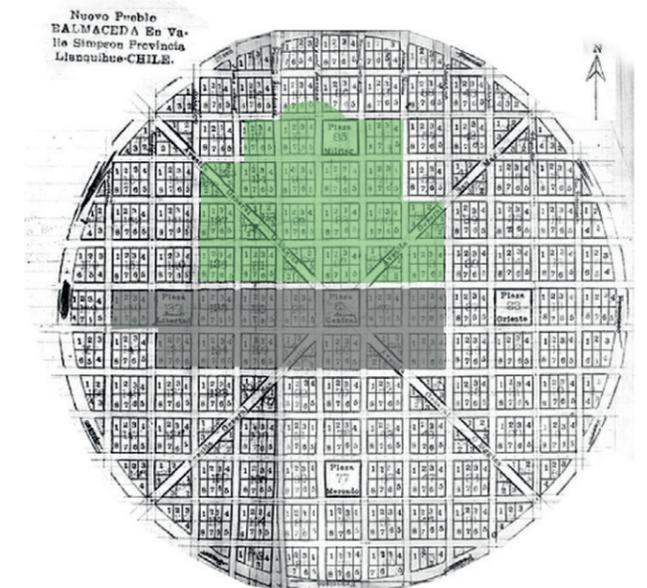
El pueblo de Balmaceda ha sido transformado drásticamente con la llegada y posteriores modificaciones del Aeropuerto de Balmaceda, lo cual ha interrumpido con el desarrollo y crecimiento del pueblo. Es de suma importancia comprender la historia del aeropuerto, cómo esta fue transformando la historia del pueblo más antiguo de la región, cómo se conecta con la ciudad y qué interacción hay entre la comunidad de Balmaceda y el aeropuerto.

En 1917 Antolín Silva Ormeño planificó Balmaceda en su urbanismo, planteándolo como un pueblo donde sus vías convergían en la plaza central con otras cuatro plazas en los distintos sectores del pueblo. Según la planificación de Silva Ormeño, Balmaceda sería un pueblo de más de 100 manzanas y de aproximadamente 1.8 km².

Si bien debido a las imposiciones de medio, a la lejanía del pueblo del resto de las ciudades del país y a la lenta velocidad de desarrollo de los territorios nacionales, Balmaceda no pudo ser construido como había sido planificado, y en dos décadas de su planificación sólo un tercio de su superficie fue construida, equipando a la ciudad con distintos hoteles, restaurantes, áreas verdes, y museos (Cifuentes, 2021).

El 1949 comenzaron a aterrizar las primeras avionetas en Balmaceda, en su mayoría traían productos para abastecer al pueblo, algunas contaban con destinos nacionales a una corta distancia como Puerto Montt o Valdivia. En sus inicios no existía una edificación de terminal de pasajeros, sólo un galpón donde los pasajeros esperaban que llegaran los aviones y las pistas eran de tierra, por lo que de noche se iluminaban con fogatas para que los aviones y avionetas encontraran su rumbo (Pérez, 2016).

En 1969 se aprobó la construcción de un terminal de pasajeros dentro del radio urbano del pueblo de Balmaceda, por lo que se tuvieron que demoler aproximadamente 14 manzanas del pueblo, las cuales contaban con gran parte de los atractivos turísticos e históricos del pueblo (Cifuentes, 2021). La construcción del terminal de pasajeros fue inaugurado en 1971, lo que trajo consigo cientos de turistas del resto de la región y del país, pero borró gran parte de la historia del pueblo, resultando en una disminución de equipamientos y en la migración interregional de familias que habían ayudado a fundar la historia de Balmaceda.



- Manzanas actualmente construidas
- Manzanas demolidas por construcción del aeropuerto

Fig 24:
Primer Plano Balmaceda
Fuente: Nire Negro Ediciones

Con la llegada del nuevo terminal de pasajeros, el Aeropuerto de Balmaceda fue tomando cada vez más jerarquía dentro de la red de aeropuertos y aeródromos en la región y en el país. Con los años el Aeródromo de Coyhaique fue reduciendo sus destinos hasta llegar a la actualidad, donde sólo recibe vuelos de avionetas privadas y vuelos de emergencia, al igual que el Aeródromo de Chile Chico y el Aeródromo de Cochran (Pérez, 2016). El Aeropuerto de Balmaceda se ha convertido el único de la Región de Aysén con destinos constantes y operando con aerolíneas reconocidas.

Tras décadas de la jerarquía y monopolio del Aeropuerto de Balmaceda dentro de la red de aeropuertos y aeródromos de la región, se ha visto saturado por la creciente demanda de viajes nacionales. El terminal de pasajeros actual no cubre las necesidades de los pasajeros ni de las aerolíneas adjudicadas, resultando en una saturación de gente y una falta de programas y servicios que el terminal tiene para ofrecer (Murillo, 2021).

El 2019 el Aeropuerto de Balmaceda entró en un proceso de licitación para realizar una obra de mejoramiento y ampliación. La concesión fue adjudicada por el Ministerio de Obras Públicas (MOP) en Abril del 2021, las obras del proyecto incluirán la construcción de un nuevo terminal de pasajeros, una mejora de la pista, una construcción de un edificio de estacionamientos, construcción de nuevas mangas de embarque, y construcción de obras de paisajismo (DGAC, 2021).

Las nuevas obras de la concesión del nuevo Aeropuerto de Balmaceda (Fig. 25) traerán consigo una nueva oferta de vuelos, lo cual incorporará nuevos destinos nacionales e internacionales, aumentando así el personal de trabajo y las horas de funcionamiento del aeropuerto (Murillo, 2021). Actualmente el aeropuerto funciona desde las 7:00 a.m. hasta las 8 p.m., pero considerando la construcción del nuevo terminal se proyecta un funcionamiento 24 horas.

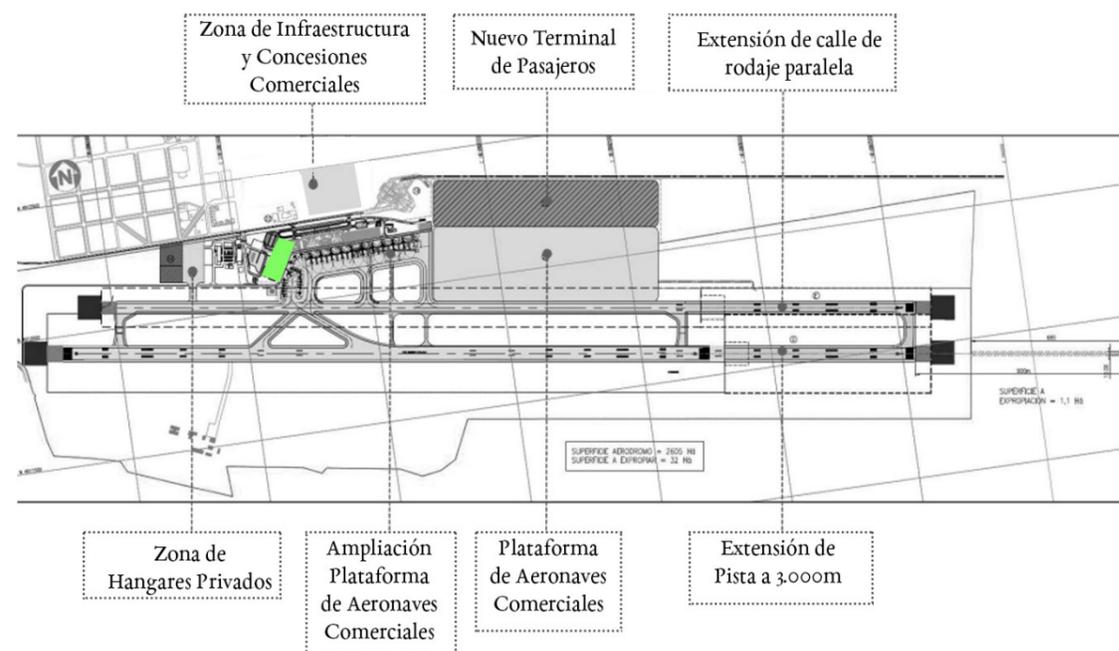


Fig. 25:
Plano Nuevo Terminal de Pasajeros
Aeropuerto de Balmaceda
Fuente: Elaboración Propia en base a Planimetría

El nuevo Aeropuerto de Balmaceda transformará las características del pueblo, aumentando la cantidad de viajeros que transitan por el territorio a diario, mejorando el equipamiento del aeropuerto, otorgándole nuevas oportunidades de trabajo a los mismos residentes del pueblo, aumentando el turismo de la región y cooperando con la histórica comunidad de Balmaceda (Murillo, 2021).

Otro hito importante que alberga la ciudad de Balmaceda es el Paso Fronterizo Huemules, el cual también ha sido transformado a través de los años y le ha ido otorgando nuevas características al pueblo. Anualmente transitan aproximadamente 54.100 personas por este paso fronterizo, ya sean personas entrando a Chile o transitando a Argentina (Servicio Nacional del Turismo, 2015).

El paso fronterizo fue remodelado el 2016, cuando se contruyó una edificación completamente nueva y se pavimentó parte de la ruta que lleva a Argentina. Previo a la reconstrucción de la edificación actual, existía una construcción de baja escala con tipología residencial acondicionada para funcionar como paso fronterizo y aduana.

La construcción del paso fronterizo, por Crisosto Smith Arquitectos, se llevó a cabo como una solución de optimización de tiempo de viajeros, condensando la aduana chilena y la argentina en una sola construcción, reduciendo el tiempo de viaje y conectando a los dos países.

El paso actual cuenta con oportunidades de alojamiento para los trabajadores del paso fronterizo, no obstante, no contempla a todos los trabajadores al momento de haber diseñado las residencias de la edificación, por lo que trabajadores del Servicio Agrícola Ganadero (SAG), trabajadores de seguridad, gendarmería y personal de aseo tienen que buscar opciones de alojamiento dentro del pueblo de Balmaceda.

Actualmente el SAG cuenta con un convenio con 22 construcciones de menor escala que se encuentran en el predio del aeropuerto de propiedad de la Dirección General de Aeronáutica Civil que otorgan alojamiento a los trabajadores del servicio, sin embargo, estas construcciones serán demolidas para la construcción del nuevo terminal de pasajeros del Aeropuerto de Balmaceda (DGAC, 2020).

Se puede ver que tanto el Aeropuerto de Balmaceda como el Paso Fronterizo Huemules son edificaciones que se enfocan en la comodidad del viajero y en los programas que se le pueden otorgar a ellos, dejando de lado una posible conexión con Balmaceda y la comodidad de los trabajadores de los establecimientos.



Fig. 26:
Paso Fronterizo Huemules Construcción Antigua
Fuente: Google Maps



Fig. 27:
Paso Fronterizo Huemules Construcción Actual
Fuente: La Autora

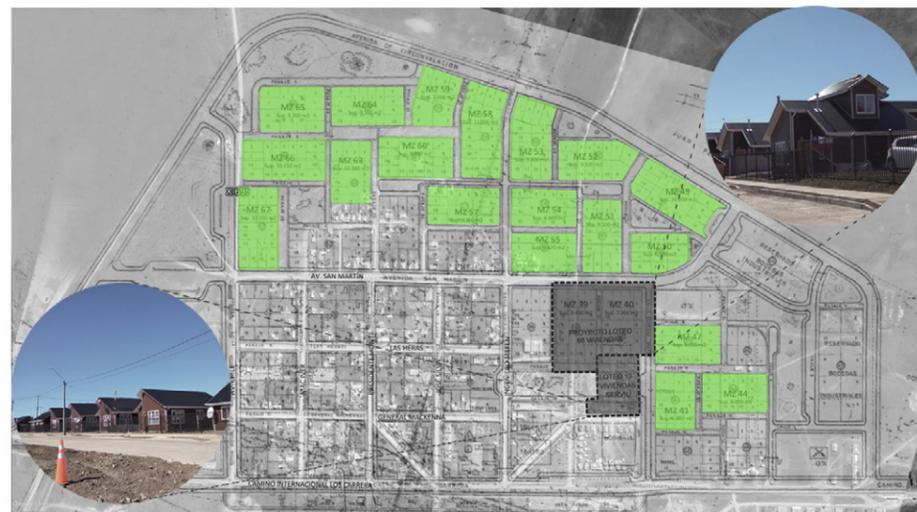
En la actualidad el Estado está planteando proyectos para poblar el pueblo de Balmaceda, el cual consta en la construcción de viviendas sociales en todo el perímetro del pueblo, el cual resultaría en la llegada de más de 300 viviendas y 1.200 nuevos habitantes, cuadruplicando la cantidad de habitantes actuales. Estas viviendas están siendo entregadas a distintos comités, comunidades y sindicatos dentro de la Región de Aysén (Murillo, 2021).

La problemática se ve en el hecho que las viviendas construidas no están siendo entregadas a los pobladores de Balmaceda, sino a gente en su mayoría de Coyhaique y Puerto Aysén en situación de allegamiento. Balmaceda no cuenta con una gran variedad de equipamientos, servicios y oficinas, por lo que encontrar trabajo dentro de la comunidad no es sencillo. Gran parte de las nuevas familias que poblarán Balmaceda tienen su fuente de trabajo en ciudades de mayor escala como Coyhaique o Puerto Aysén, por lo que Balmaceda sólo será una estación de alojamiento para la mayoría de ellos y ellas (Cifuentes, 2021).

Tomando en cuenta las características transitorias actuales del pueblo causadas por el aeropuerto y el paso fronterizo, la llegada de las nuevas viviendas con pobladores que cuentan con su fuente de trabajo fuera del pueblo de Balmaceda, causaría distintas externalidades dentro del pueblo y en su contexto cercano que modificarían los modelos actuales.

Primero, la ruta 245, la cual cuenta con sólo dos vías, se saturaría con constante tráfico de Coyhaique a Balmaceda por parte de los viajeros y los pobladores. Segundo, los servicios y equipamientos actuales de Balmaceda no podrían suplir las necesidades de los nuevos habitantes, al encontrarse en una situación precaria para sus 456 habitantes actuales. Finalmente, el pueblo de Balmaceda enfatizaría sus características transitorias, sólo que la población transitoria aumentaría y se expandiría hacia el núcleo urbano del pueblo.

Proyección de Viviendas Sociales en Balmaceda



● Lotes Proyectados a Construir ● Lotes Construidos SERVIU

Fig 28:
Plano Proyección Lotes SERVIU
Fuente: Elaboración Propia en base a Planimetría

Otra problemática actual del pueblo de Balmaceda es el bajo equipamiento, baja densidad y falta de servicios, lo que perjudica la calidad de vida de los pobladores del sector, forzándolos a viajar a Coyhaique regularmente para tener acceso a servicios básicos y a migrar de la región para obtener salud y educación de calidad.

Actualmente Balmaceda es un pueblo muy poco denso (Fig. 27), donde las construcciones que a primera vista destacan son la Escuela de Balmaceda, el Aeropuerto de Balmaceda, la comisaría y el Paso Fronterizo Huemules. La baja densidad otorga oportunidades de construcción y desarrollo en el área urbana del pueblo.

En cuanto al equipamiento, se puede observar en la Fig. 28 la baja diversidad de servicios y equipamiento que el pueblo le entrega a sus pobladores. El gimnasio actual está olvidado y precario, las áreas verdes se encuentran a maltraer, y la posta de salud no cuenta con los programas necesarios para atender a todo el pueblo constantemente. Balmaceda cuenta con un jardín infantil y una escuela de educación básica, por lo que los estudiantes se ven obligados de irse a Coyhaique a terminar su educación media.

El pueblo de Balmaceda no se encuentra pavimentado en su totalidad, las manzanas periféricas cuentan sólo con vías de ripio, mientras que las manzanas principales se encuentran pavimentadas (Fig. 31) La ruta 245 es la única y principal salida y entrada al pueblo, la cual lo conecta con el resto de la región y Argentina.

Es evidente la falta de equipamiento en Balmaceda, lo que resulta en una dependencia con respecto a su capital regional. Es de suma importancia destacar los sucesos que traerán cambios en el pueblo; la construcción de un nuevo terminal de pasajeros, el cual aumentará la oferta de vuelos y tránsito de pasajes y el loteo perimetral del pueblo para la construcción de viviendas sociales.

Estos cambios drásticos y rápidos dentro y en el contexto del pueblo no contemplan cómo los nuevos pobladores y viajeros se desenvolverán dentro de Balmaceda, considerando que en su mayoría el destino final es la ciudad de Coyhaique.

Se destaca a esta pueblo como un territorio que va a ser transformado dentro de los próximos años, lo que puede tener repercusiones de habitabilidad, de servicios y sociales. Todos los cambios ocurriendo en Balmaceda están causando una problemática en la cual la arquitectura toma parte, por lo que es relevante contemplar una intervención que mitigue los impactos de la llegada de los nuevos cambios.



Fig 29:
Plano Nollí Balmaceda
Fuente: Elaboración Propia



Fig 30:
Catastro Equipamiento Balmaceda
Fuente: Elaboración Propia



Fig 31:
Vialidades Balmaceda
Fuente: Elaboración Propia

PROBLEMATICA

Es notoria la precariedad de servicios de pueblos desconectados del resto del país como una consecuencia del centralismo a nivel regional, la cual resulta en una transformación de cualidades de un territorio, pasando de un terreno de permanencia a uno transitorio. En el caso de Balmaceda, este está directamente asociado a actividades transitorias, ya que alberga un aeropuerto y un paso fronterizo, y debido a esto se causa una dependencia de servicios y equipamientos con respecto a la capital regional, lo que dificulta el desarrollo integral del pueblo.

Balmaceda es la puerta principal de entrada, el pueblo más antiguo, y una estación de viaje para cada persona que debe migrar de la Región de Aysén, pero actualmente no supe las necesidades de su población transitoria ni de la permanente, lo que resulta en migraciones intra e interregionales por parte de sus pobladores. Considerando los múltiples cambios por los cuales está pasando el pueblo actualmente, es importante recalcar cómo los nuevos modelos de habitar y transitar por el pueblo pueden tener externalidades positivas para el poblado.



Fig 32:
Tipos de usuarios en Balmaceda
Fuente: Elaboración Propia

Se define al usuario en base a su permanencia dentro del territorio, por lo que se definen 3 tipos de usuarios; usuarios transitorios, usuarios semi-transitorios y usuarios permanentes. Los usuarios transitorios son aquellos que tienen a Balmaceda como una parada rápida en su trayecto, lo que comprende a personas o grupos de personas que van hacia al aeropuerto o llegando de éste, aquellos que van hacia el paso fronterizo o entrando por éste y a viajeros turistas que recorren las rutas de la región en bicicleta. Se consideran a los trabajadores del aeropuerto y del paso fronterizo como usuarios semi-transitorios ya que parte habita en Balmaceda y parte habita en Coyhaique o pueblos aledaños. El único usuario considerado permanente es el residente de Balmaceda, el cual en su mayoría trabaja y reside en el mismo pueblo.

Se considera relevante indagar las distintas características y flujos de los distintos usuarios y por qué se realiza esta diferenciación notoria entre ellos. Se destacan a los pobladores de Balmaceda como los únicos permanentes dentro del territorio ya que estos en su mayoría viven y trabajan en el pueblo. Se puede observar una concentración de población en el rango de 31-60 años, debido a que este rango de población son en su mayoría trabajadores, los cuales desempeñan sus labores dentro del pueblo. Se puede ver una baja población en el rango de 11-20 años, esto se debe a que la escuela de Balmaceda sólo ofrece clases hasta octavo básico, por lo que después de esto los estudiantes que desean continuar con su educación media deben migrar a Coyhaique o pueblos cercanos y en caso de optar por educación superior, deben salir de la región.

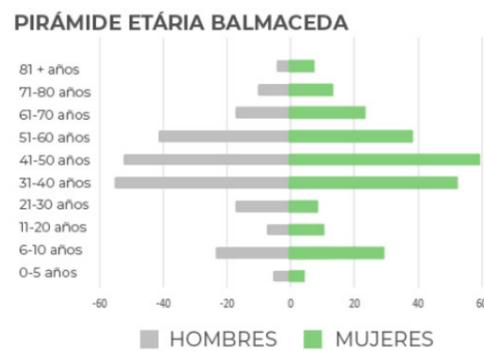


Fig 33:
Pirámide Etárea Balmaceda
Fuente: Elaboración Propia en base a datos CENSO 2017



Fig 34:
Educación Población Balmaceda
Fuente: Elaboración Propia en base a datos CENSO 2017

Si bien se puede ver en la Fig. 34 cómo la mayoría de la población sobre 30 años cuenta con educación media o educación técnica completa. La oferta de servicios y equipamiento en Balmaceda no cuenta con una variedad de trabajos para aquellos que cuentan con educación universitaria o con estudios de postgrado. Gran parte de las ofertas laborales actuales en Balmaceda, aparte del aeropuerto y paso fronterizo, son en los mismos equipamientos locales; minimarkets, estacionamientos, restaurantes, etc., los que en gran parte no requieren profesionales o técnicos.

Se realiza una encuesta ciudadana para indagar sobre qué labores realizan los residentes permanentes dentro del pueblo. Esta encuesta recibe 25 respuestas en total. Se puede observar como gran parte de los trabajadores entrevistados trabajan en el Aeropuerto de Balmaceda, mientras otra significativa porción se encuentra cesante o trabaja en Coyhaique.

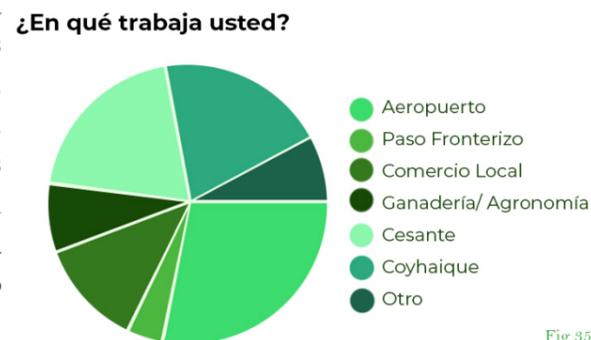


Fig 35:
Trabajos Población Balmaceda
Fuente: Elaboración Propia en Base a Encuesta Ciudadana

Los usuarios permanentes en su mayoría se pueden caracterizar como residentes del pueblo de Balmaceda, adultos con educación media y educación técnica, quienes en gran parte viven y trabajan en el mismo pueblo, el hecho que haya una fracción de habitantes de Balmaceda que trabajen en Coyhaique significa una falta de oferta laboral dentro del pueblo.

Otro usuario significativo es el usuario semi-transitorio, este comprende a los trabajadores de las edificaciones que propician el tránsito dentro de Balmaceda, es decir el Aeropuerto de Balmaceda y el Paso Fronterizo Huemules. Estos se caracterizan por tener un tiempo de permanencia más alto que el promedio dentro de Balmaceda al trabajar en el pueblo. Actualmente existe una dualidad entre subdivisiones dentro de este usuario, ya que una fracción de los trabajadores de Balmaceda trabajan en estas edificaciones, no obstante, la mayoría de los trabajadores del aeropuerto y el paso fronterizo habitan en Coyhaique y viajan a diario a su trabajo en Balmaceda.

“Dada las características de las grandes urbes, es que se producen fenómenos de disponer de áreas de residencia en las cercanías, por lo que resulta importante el contar con las condiciones adecuadas para la conectividad con la ciudad de Coyhaique. Esto sucede en un área de influencia que comprende localidades como Villa Ortega, Villa Simpson, El Blanco y Balmaceda. Relevando este último enclave, gran parte de sus trabajadores, vinculados a estancias y al funcionamiento del aeropuerto y de la aduana, viajan diariamente desde sus residencias en Coyhaique.”

PLADECO Coyhaique (2014-2018)

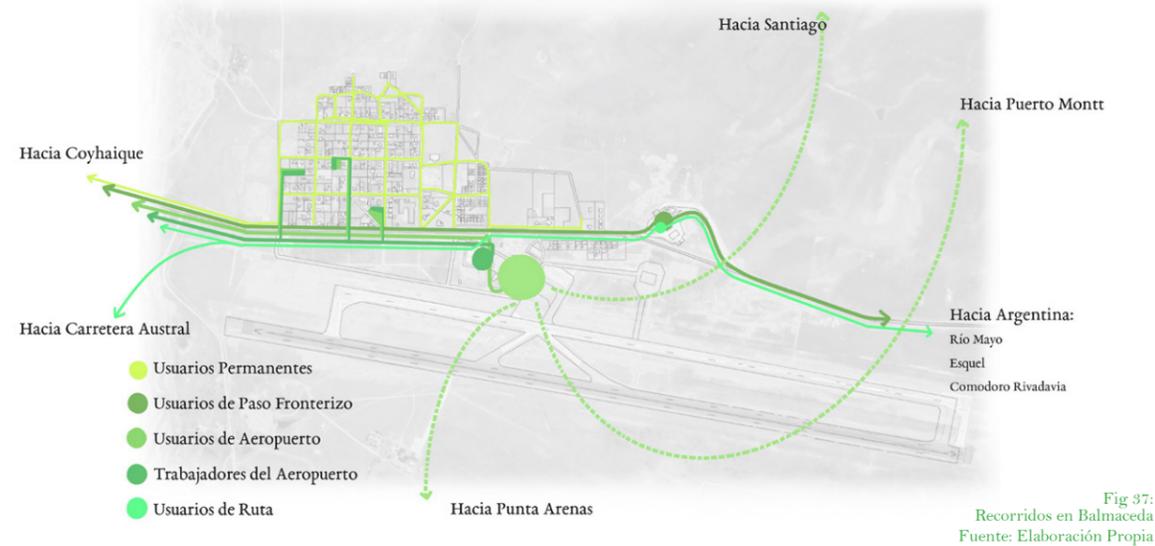
Esto destaca que el usuario semi-transitorio es cambiante e incorpora distintos grupos de personas que provienen de distintos orígenes; trabajadores del aeropuerto que viven en Coyhaique, trabajadores del paso fronterizo que habitan en Balmaceda, entre otros. La mayor característica que este grupo comparte es el hecho que trabajan en Balmaceda y desempeñan sus oficios y profesiones dentro del territorio.

Los usuarios transitorios son aquellos que no se integran con el pueblo de Balmaceda, sólo transitan por las edificaciones que propician el tránsito de pasajeros sin circular por las calles del pueblo. Este usuario puede ser dividido en tres grandes grupos; los viajeros del aeropuerto, los viajeros del paso fronterizo y los viajeros de ruta. Estos usuarios se diferencian entre sí no sólo por la edificación o trayecto por el cual transitan, sino por los objetos complementarios que llevan consigo.



Fig 36:
Implementos Usuarios Transitorios
Fuente: Elaboración Propia

Los usuarios del aeropuerto acarrean maletas y bolsos, los de ruta sus bicicletas y mochilas, y los usuarios del paso fronterizo se movilizan en auto particular y acarrean maletas, bolsos y coolers. Cada usuario, independiente de su nivel de permanencia en Balmaceda, realiza distintos recorridos dentro del espacio, donde cada uno cuenta con distintos destinos finales y su único punto en común es el tránsito por Balmaceda.

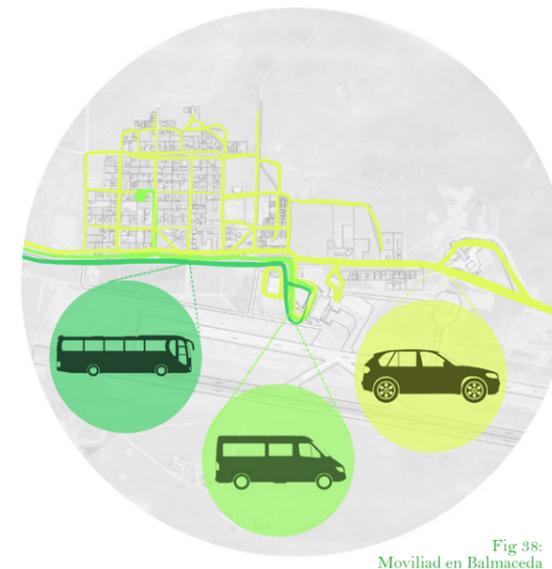


En su mayoría los recorridos son direccionados hacia Coyhaique por parte de los usuarios de paso fronterizo, aeropuerto y ruta. Los usuarios del aeropuerto también migran de la región, mientras que los usuarios de ruta y de paso fronterizo circulan también hacia Argentina. Se destaca que los únicos recorridos realizados dentro de Balmaceda son en su mayoría realizados por los usuarios permanentes o pobladores de Balmaceda, considerando que hay uso por parte de los usuarios del aeropuerto al momento de estacionarse en el pueblo previo a su viaje y de los mismos trabajadores para estacionarse mientras van al trabajo.

Los distintos tipos de permanencia de los usuarios y las edificaciones que inhiben el tránsito de pasajeros son los que definen las características transitorias de Balmaceda, considerando que aproximadamente 1200 personas transitan por el aeropuerto y el paso fronterizo a diario, lo que que es casi 4 veces la población total del pueblo (Murillo, 2021).

Es importante considerar la transferencia de movilidad en cuanto a cómo el usuario se desenvuelve en el territorio y qué le permite llegar a su destino (Fig. 38). La única manera de transitar desde Balmaceda a Coyhaique y de vuelta es mediante bus regional, furgón y auto privado. Esto reduce las posibilidades de tránsito de un lado a otro, donde no se entrega una opción gratuita que conecte a los dos puntos, obligando al usuario transitorio a acceder a medios privados para moverse.

Actualmente existe una segregación de usuarios en el territorio, contemplando distintos recorridos que no se intersectan entre sí. Considerando que todos estos recorridos ocurren en la misma zona, esta misma se segrega a causa de los recorridos. Los viajeros y trabajadores del aeropuerto transitan por este y por la ruta 245, mientras que los viajeros del paso fronterizo sólo transitan por la ruta 245. Los pobladores de Balmaceda en su mayoría sólo transitan por las calles del mismo pueblo, esto genera que los usuarios transitorios y semi-transitorios no se inserten en el pueblo, creando recorridos que no incluyen a Balmaceda, dejándolo desconectado de las acciones del resto de sus usuarios.



En sí, se puede ver que el fenómeno del centralismo a escala macro replicado en distintas regiones del país, se ve agravado si un pueblo se encuentra olvidado, bajo equipado e incapaz de satisfacer las necesidades de sus pobladores. Si no puede suplir las necesidades de la misma gente que vive en el territorio, se imposibilita el suplir las necesidades de la población transitoria, lo que genera una segregación usuario-territorio.

La segregación usuario-territorio agudiza el fenómeno de la centralización en los pueblos al estos contar con edificaciones que propician características transitorias, como lo son los aeropuertos y los pasos fronterizos. Se considera que Balmaceda, al ser un pueblo donde el único usuario permanente son sus mismos pobladores, donde hay equipamiento precario, y donde la población flotante excede significativamente la población del mismo pueblo, como un foco digno de investigar.

Como consecuencia de la segregación del usuario con el territorio, se genera una dependencia programática de servicios y equipamientos con respecto a la capital regional de Coyhaique, donde no sólo los usuarios viajan a la capital regional para desenvolverse de una manera más cómoda, sino se ven obligados a viajar a Coyhaique para satisfacer sus necesidades básicas, esto dificulta el desarrollo de Balmaceda y permite que quede olvidado e inconexo.

La arquitectura inevitablemente toma un rol al encontrarse con una problemática de espacio, territorialidad y de carencia multiprogramática, donde no sólo se ve en la obligación de ofrecer nuevos programas para satisfacer las necesidades de sus pobladores y usuarios transitorios, sino debe tomar en consideración todos los cambios que se avecinan y proponer un proyecto que potencie la calidad de vida de los pobladores actuales y mitigue las externalidades de la llegada exponencial de nuevos pobladores y la ampliación del aeropuerto regional, permitiendo así reducir la dependencia con respecto a la capital regional, lo que inhibe el desarrollo integral de Balmaceda.

ARGUMENTO PROYECTUAL

Balmaceda vive en una paradoja de lo que comúnmente se conoce como pueblo dormitorio. Un pueblo dormitorio es aquel que no tiene un núcleo de trabajo fuerte y establecido, por lo que sus habitantes se ven obligados a trabajar fuera del pueblo, así, este se activa sólo en las noches cuando sus pobladores vuelven a sus viviendas sólo para realizar la acción de descansar. Este fenómeno genera una desconexión entre los pobladores, donde estos terminan no relacionándose entre si por sólo darle un uso de descanso al pueblo que habitan (Navarro, 2017).

El pueblo de Balmaceda es todo lo contrario, ya que cuenta con dos edificaciones que dependen de extenso personal operacional; el aeropuerto y el paso fronterizo. La baja población del pueblo y las pocas oportunidades de desarrollo educacional en el territorio obliga a que los trabajadores de ambos el aeropuerto y el paso fronterizo sean personas que vienen de ciudades con mayores oportunidades de formación, como Coyhaique, Puerto Aysén y ciudades fuera de la Región de Aysén.

Esto resulta en un tránsito de población constante de sus distintos tipos de usuarios. Si bien la gente que trabaja en Balmaceda o la gente que circula por el aeropuerto o el paso fronterizo tienen relación con el pueblo al transitar por el territorio, no circulan sus calles, generando una desconexión entre el usuario y el territorio, donde sólo se considera un tránsito fugaz por este, donde se desconocen las cualidades, maneras de habitar e historia del pueblo.

Actualmente Balmaceda está pasando por diversos cambios a gran escala que resultarán en una transformación de las características de la ciudad. En primera instancia se reconstruirá el terminal de pasajeros del Aeropuerto de Balmaceda, aumentando la capacidad de los pasajeros que puede acoger y la cantidad de vuelos diarios, lo que modificará los horarios actuales del aeropuerto y resultará en un funcionamiento de 24 horas.

Otro cambio significativo es el loteo perimetral del pueblo para acoger nuevas viviendas sociales SERVIU, lo cual resultará en un aumento drástico de la población del pueblo. Considerando las condiciones actuales de Balmaceda como su carencia de equipamiento y servicios, se reconoce que el pueblo como está en la actualidad sería incapaz de satisfacer las necesidades de los nuevos pobladores.

La arquitectura debe tomar un rol de mitigador de externalidades negativas, por lo que se considera de suma importancia emplazar un proyecto en el pueblo de Balmaceda que ofrezca oportunidades de desarrollo para los pobladores, cobijo a los usuarios transitorios que llegarán, y posibilidades de convergencia entre los diversos usuarios que transitan por el territorio.

Actualmente las oportunidades de permanencia en Balmaceda son casi nulas, sólo existe un hospedaje y un restaurante dentro del pueblo, lo que no es suficiente para los usuarios permanentes y menos para los usuarios semi-transitorios y transitorios. La falta de edificaciones que propicien la permanencia es otro factor contribuyente a la segregación usuario-territorio, donde el usuario transitorio opta por no entrar al pueblo porque reconoce la falta de oferta de lugares de permanencia.

En cuanto ofertas para el usuario semi-transitorio, existen construcciones de la Dirección General de Aeronáutica Civil que permiten que trabajadores del paso fronterizo y el aeropuerto que vienen de otras ciudades de la región puedan hospedar durante la semana, no obstante, estas construcciones serán demolidas para la construcción del nuevo terminal de pasajeros y esta nueva construcción no considerará programas que permitan el alojamiento de trabajadores.



Fig 40:
Construcciones a demoler por construcción aeropuerto
Fuente: Elaboración propia en base a informe de conseción.

Hay distintos factores involucrados en los beneficios que un nuevo proyecto arquitectónico podría tener en el desarrollo integral del pueblo de Balmaceda. Existen factores de seguridad, patrimoniales y de conveniencia que mejorarían la comodidad de los distintos tipos de usuarios en el territorio, estando estos factores relacionados entre sí.

Destacando que gran parte de los trabajadores del aeropuerto y paso fronterizo habitan en Coyhaique, deben realizar gestiones diarias para movilizarse desde su hogar a su trabajo. Estas gestiones se dificultan en temporadas extremas, donde el invierno crudo de la región resulta en escarcha y nieve en los caminos de tránsito (Iturra, 2021), lo que pone en riesgo la seguridad de quienes transitan por los peligrosos caminos dos veces al día. De igual manera en verano se reconstruyen los daños resultantes del invierno en la ruta, por lo que los tiempos de viaje se duplican.

En temporadas extremas muchos vuelos del aeropuerto deben ser cancelados por las condiciones climáticas y condición física de la pista (Iturra, 2021), lo que genera una saturación de pasajeros en el terminal, y dado que el terminal no cuenta con la oferta programática para suplir las necesidades de los distintos viajeros, mucha gente queda conglomerada en una edificación precaria y bajo equipada. Sumándole a esto, el alumbrado de la ruta 245 es precario, por lo que en temporadas donde se oscurece más temprano complica la situación de viaje.

En cuanto al factor patrimonial, Balmaceda es el pueblo más antiguo de la Región de Aysén, cualidad que es globalmente desconocida, y considerando que la gente que transita hacia el aeropuerto o el paso fronterizo no entran a conocer el pueblo, lo deja en una situación de desventaja en cuanto a su desarrollo por parte del usuario transitorio. Balmaceda cuenta con establecimientos, una historia, una arquitectura vernácula y modos de habitar que debe ser reconocidos.

El factor de la conveniencia va de la mano con el actual falta de equipamiento del pueblo. Se destaca la baja cantidad de programas y servicios en el pueblo, lo que resulta en que gran parte de la población tenga que viajar a Coyhaique o a pueblos cercanos para abastecerse, ya sea de alimentos, combustible, o productos de necesidad básica. La dependencia programática de Balmaceda con respecto a la capital regional resulta en que el pueblo de Balmaceda tenga dificultades para desarrollarse.

Es importante incorporar los factores mencionados en el desarrollo del proyecto. La seguridad, tanto del trabajador como del viajero, puede ser mejorada al plantear un proyecto que permita al usuario a no exponerse a situaciones que lo ponen en riesgo. El patrimonio puede ser rescatado mediante el reconocimiento de la arquitectura vernácula y los modos de habitar propios del territorio. La conveniencia puede ser incorporada equipando al pueblo de Balmaceda con servicios necesarios que mejoren la calidad de vida tanto de los pobladores, los trabajadores, como de los viajeros.

A raíz de lo anterior, nace la necesidad de plantear un proyecto arquitectónico que apunte a satisfacer las necesidades del poblado de Balmaceda y sus respectivos usuarios, atacando a los programas y servicios que se encuentren deficientes y albergue programas que disminuyan la dependencia programática con respecto a la capital regional, permitiendo así el desarrollo integral del pueblo. El proyecto se debe enfocar en los requerimiento de los usuarios actuales sin comprometer la manera en la cual futuros usuarios las suplan.

Es de suma importancia equipar al pueblo de Balmaceda y transformar sus características transitorias en aquellas de permanencia, independiente si la permanencia sea fugaz o prolongada, es necesario que el usuario semi-transitorio, es decir, los trabajadores del aeropuerto y del paso fronterizo, tengan opciones de alojamiento para evitar viajes prolongados y peligrosos a sus residencias a diario, y por otro lado es importante que los usuarios transitorios tengan opciones de permanencia, cobijo y abastecimiento en el territorio.

En base a lo anterior, se propone un sub-centro con enfoque residencial en Balmaceda que cuente con una inserción multiprogramática para satisfacer distintas necesidades para distintos tipos de usuarios y permita la permanencia en distintos niveles. De la misma manera se considera importante proponer una convergencia de usuarios, proyectando dentro del proyecto un espacio público donde los usuarios transitorios, semi-transitorios y permanentes puedan compartir.

LOCALIZACIÓN

Considerando lo mencionado en los puntos anteriores, el pueblo de Balmaceda se elige por sus cualidades de principal puerta de entrada a la Región de Aysén, por ser un pueblo que alberga dos edificaciones de mayor escala que propician el tránsito de usuarios (aeropuerto y paso fronterizo) y por estar en una situación de dependencia en cuanto a servicios, equipamiento, y fuente de trabajo con respecto a la capital regional de Coyhaique, resultando en una dificultad de desarrollo integral para el pueblo.

Para definir una localización proyectual, se considera importante no transformar ni modificar edificaciones existentes en un nuevo proyecto. Dado al bajo equipamiento de Balmaceda, no se puede arriesgar el disminuir sus servicios, viviendas, y/o comercio, siendo que las existentes son necesarias para el funcionamiento del pueblo y la vida en comunidad.

La principal estrategia para encontrar el terreno en el cual se emplazará el proyecto arquitectónico parte en una búsqueda de terrenos eriazos de media escala, lo cual permitiría una inserción proyectual multiprogramática, donde los programas podrán contar con edificaciones separadas entre sí para una eficiencia de uso y tránsito.

Se toman en consideración los futuros loteos del SERVIU como zonas no-intervenibles, ya que estos loteos permitirán el asentamiento de nuevos pobladores y viviendas en el territorio, lo cual aumentará la oferta habitacional del pueblo, permitiendo a gente del territorio a acceder a una vivienda de mejor calidad o a gente de territorios externos a asentarse en este.

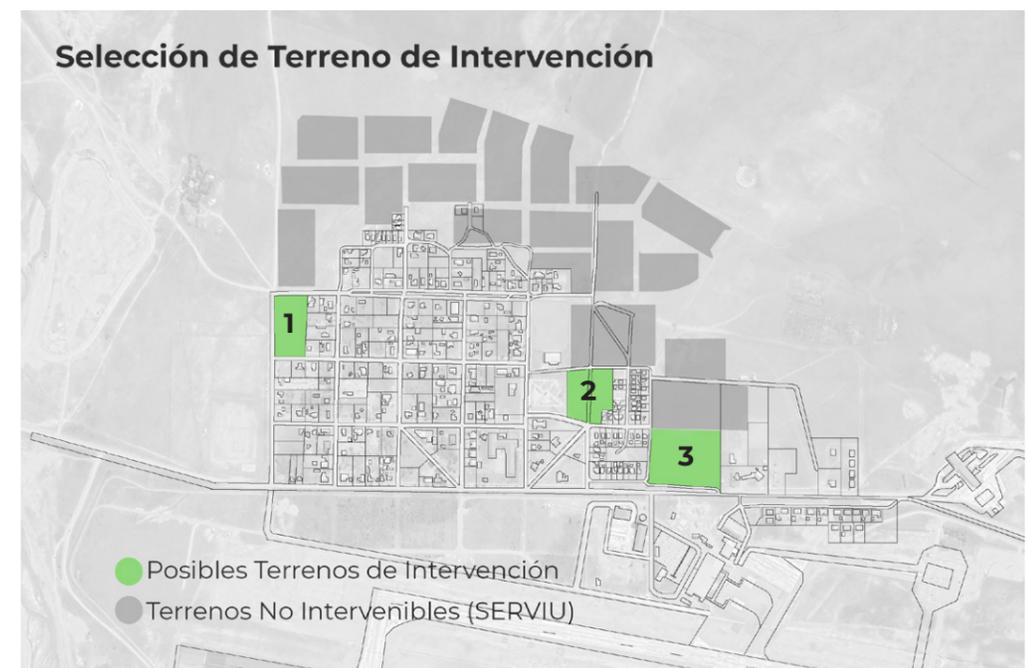


Fig 41:
Características Transitorias Balmaceda
Fuente: Elaboración Propia

Se consideran los hitos del pueblo de Balmaceda para encontrar un terreno que genere una red entre los espacios con mayor flujo, aun así estando conectado con el pueblo y el resto de la región. Por esto se define al terreno 3 de la Fig. 41 como el terreno definitivo para realizar una intervención arquitectónica.

El terreno seleccionado actúa como un nodo entre los hitos del pueblo, debido a que se encuentra directamente conectado con la Ruta 245, la cual va desde Argentina y conecta a Balmaceda con el resto de la Región de Aysén. De la misma manera el terreno se encuentra directamente al frente del aeropuerto y considera la ubicación de la construcción del futuro terminal de pasajeros, resultando en una conexión clara con el proyecto. El terreno se encuentra dentro del mismo pueblo de Balmaceda, lo que permitiría una inserción factible del usuario permanente dentro del proyecto.

El lote a utilizar para la intervención arquitectónica está actualmente sin uso, sin embargo el borde sur colindando con el bandejón está siendo utilizado como un estacionamiento ilícito para los usuarios y trabajadores del aeropuerto, lo que resulta en una congestión vehicular en el territorio (Fig. 42).

El terreno no cuenta con pendiente ni con vegetación a remover para realizar el proyecto y su perímetro se encuentra abierto con respecto al pueblo. El borde en el cual se ubica el estacionamiento para trabajadores se encuentra una porción de un bandejón central con una calle de servicio no pavimentada. Se opta por incorporar la porción de bandejón colindante con el terreno (Fig. 42) para rehabilitar su uso y transformar el espacio residual. Esta decisión brinda mayor conexión entre el terreno a utilizar y el aeropuerto, sumándole una conexión directa con la ruta 245.

Incorporando el área de la porción del bandejón a incorporar y la calle no pavimentada, el terreno seleccionado resulta en un área de 15.850 m², lo que permite una inserción multiprogramática con edificaciones que permitan una relación entre los diversos usuarios que circulan por Balmaceda a diario.

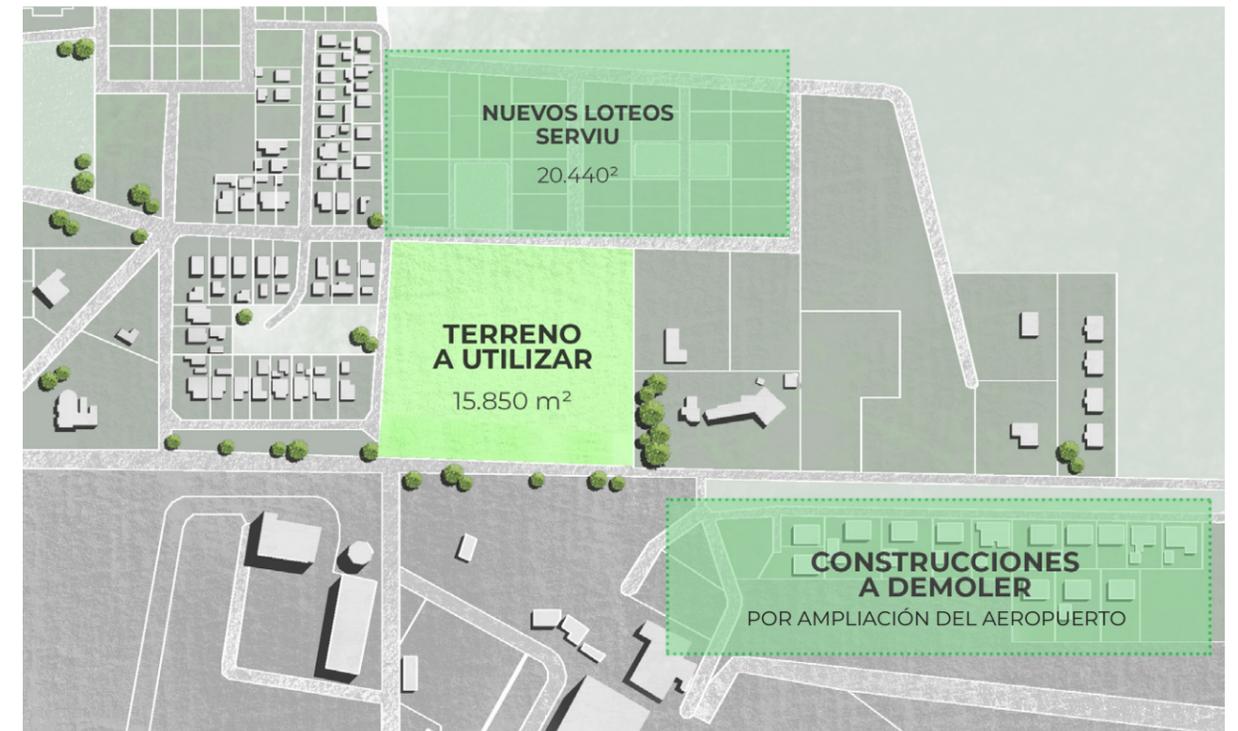


Fig. 44:
Emplazamiento Proyecto
Esc. 1: 4000
Fuente: Elaboración Propia

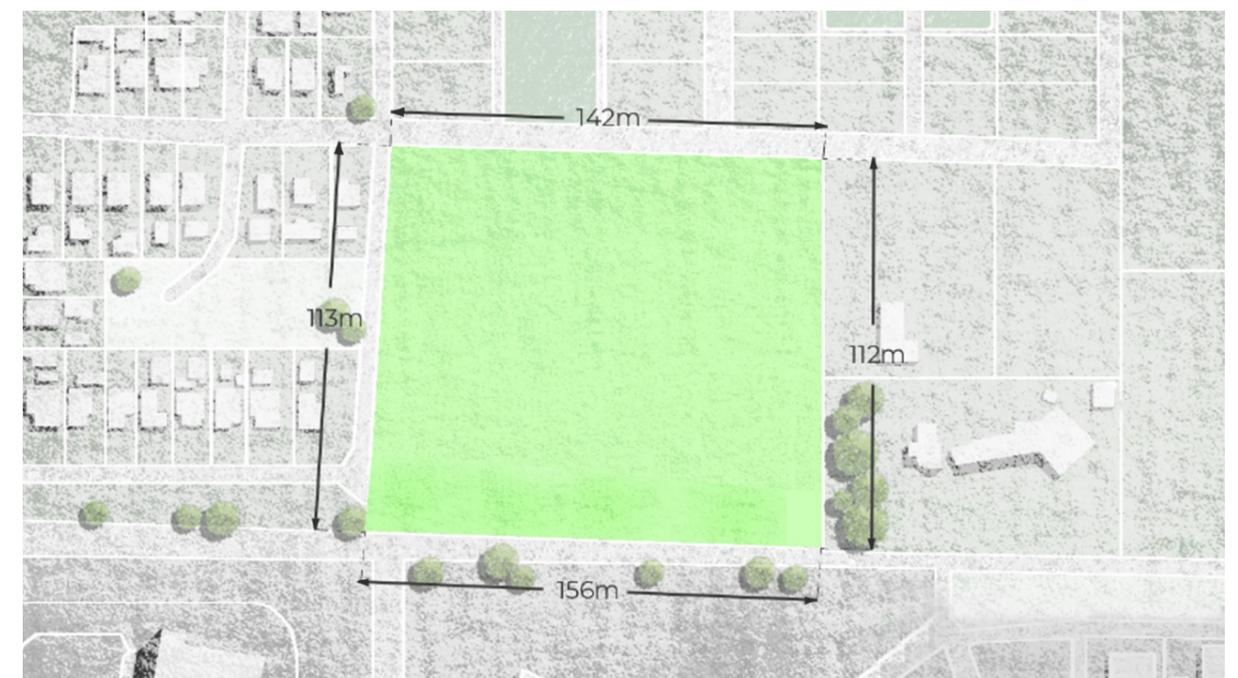


Fig. 45:
Medidas Terreno Proyecto
Esc. 1: 2000
Fuente: Elaboración Propia



Fig. 42:
Estado Actual Lote Seleccionado
Fuente: Elaboración Propia

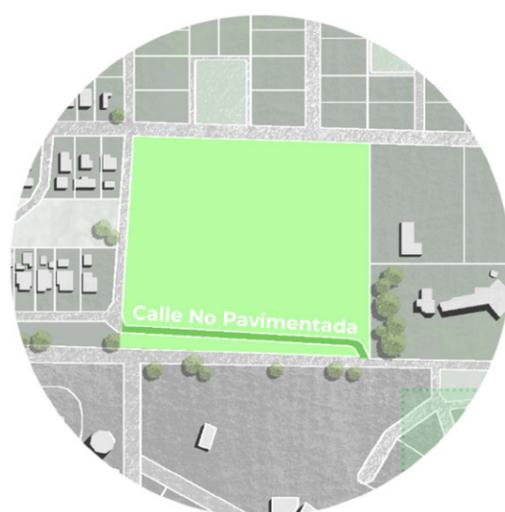


Fig. 43:
Selección Bandejón y Calle
Fuente: Elaboración Propia

PROGRAMA

Se necesita insertar un programa arquitectónico en el pueblo de Balmaceda para mitigar las externalidades de la llegada del nuevo terminal de pasajeros, el cual causará un aumento significativo del usuario transitorio y semi-transitorio y el crecimiento drástico de población causado por la llegada de múltiples viviendas sociales en el perímetro del pueblo.

Sumándole el notorio déficit de servicios y equipamientos en el pueblo, y considerando la principal característica del pueblo como la transición y constante cambio de usuarios, se propone como proyecto arquitectónico un sub-centro con enfoque residencial que cuente con distintas oportunidades de cobijo, servicios, y convergencia de usuarios en el territorio.

El mayor desafío se encuentra en el planteamiento de un proyecto permanente para un usuario cambiante, es decir, un proyecto destinado a un usuario incierto y con necesidades que cambian con la medida del pasar del tiempo. Con la llegada del nuevo aeropuerto y la llegada de nuevos pobladores por la construcción de nuevas viviendas sociales, los usuarios aumentarán drásticamente, por ende el pueblo tiene que comenzar a tomar parte en satisfacer las necesidades de sus diversos usuarios.

Para definir los elementos que componen el programa del proyecto arquitectónico emplazado en la ciudad de Balmaceda, se debe comprender las posibles externalidades de la problemática, es decir, qué se podría hacer para que el incremento de población debido a la llegada de múltiples viviendas sociales y la nueva construcción del terminal de pasajeros del aeropuerto no tengan un efecto negativo sobre los modos de habitar y la vida en comunidad que existe en Balmaceda.

Como primera instancia programática para el sub-centro con enfoque residencial se destaca la baja oferta laboral actual del pueblo, por lo que se propone considerar y transformar al usuario permanente en el personal de operación para el proyecto, lo que resulta en nuevas ofertas laborales para los residentes del pueblo.

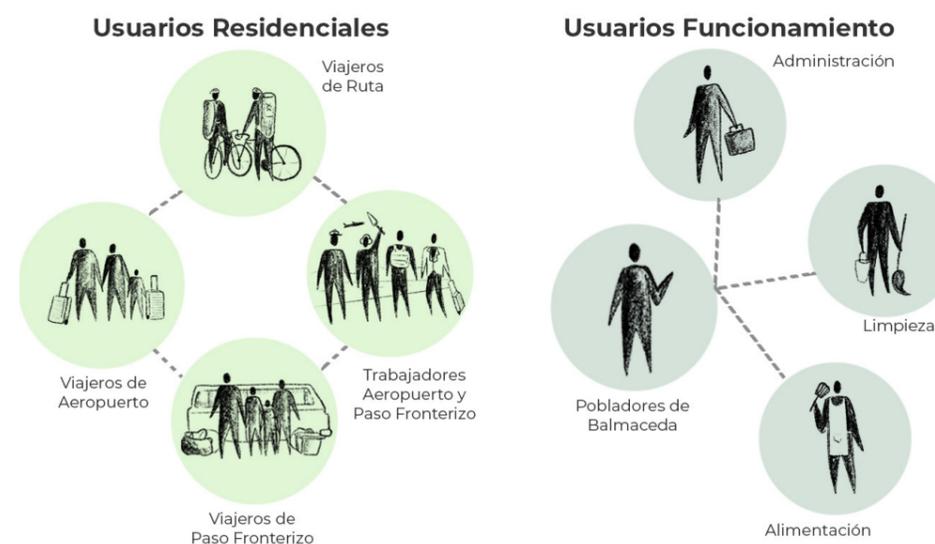


Fig 46:
Transformación Usuarios Balmaceda
Fuente: Elaboración Propia

Por lo mencionado, se considera que los programas que ofrezca el proyecto arquitectónico estarán en su mayoría destinados a mejorar la comodidad del usuario semi-transitorio y el transitorio, es decir, programas que acojan las necesidades de estos usuarios sin comprometer la manera en la cual futuros usuarios satisfazan sus futuras necesidades.

El usuario permanente toma rol dentro del desarrollo del programa arquitectónico no sólo como personal de operación, sino que se incorporan distintos programas de uso público para permitir una integración del usuario permanente y que este conviva y dialogue dentro del mismo espacio con los usuarios transitorios.

Considerando que el sub-centro tendrá un enfoque residencial, es de suma importancia proyectar distintos tipos de residencia para distintos tipos de permanencia y para distintos tipos de usuarios. Mientras que los usuarios transitorios del aeropuerto o del paso fronterizo tengan una permanencia fugaz en el espacio, los usuarios semi-permanentes pueden tener una permanencia más prolongada semanal para evitar dos viajes diarios de Coyhaique a Balmaceda y vice versa.

Se toman en cuenta los comentarios del poblado de Balmaceda sobre las carencias de servicio actuales del pueblo (Ver Anexo 3). Es por esto que se decide proyectar dentro del sub-centro una bomba de bencina con servicio automotriz y vulcanización, destacando el hecho de que la bomba de bencina más cercana al oeste se encuentra en Coyhaique (55,9 km) y hacia el este en Lago Blanco en Argentina (35,9 km).

De igual manera, recalando el déficit de servicios en el pueblo, se propone proyectar un área de comercio que beneficie a emprendimientos locales, descentralizando la dependencia que Balmaceda tiene con Coyhaique y que permita la convergencia del usuario semi-transitorio y transitorio con aquel permanente.

Se proyectan espacios públicos bajo movilidad llamados “espacios de convergencia,” que permitan el diálogo entre los distintos usuarios del proyecto. Estos espacios dialogarán con una propuesta de turismo y rescate de modos de habitar vernaculares de la zona, los cuales permitirán que los usuarios ajenos a Balmaceda puedan encontrarse con la historia y el patrimonio del pueblo más antiguo de la Región de Aysén.

Para rehabilitar el uso de estacionamiento ilícito que actualmente tiene el bandejón al sur del terreno seleccionado, se propone un estacionamiento subterráneo que pueda acoger a más autos y más usuarios, incorporando tanto a los viajeros que tienen una permanencia fugaz dentro del proyecto como a los mismos trabajadores del aeropuerto y el paso fronterizo.

Se desarrolla el proyecto desde la ruta 245 hacia el interior en un espectro de lo más público a lo más íntimo y en torno a esto se ubican los distintos programas a insertarse en el espacio.

	Programa	Superficie mínima	Cantidad aprox.
Abastecimiento	Bomba de Bencina	500 m ²	1
	Servicio automotriz	1000 m ²	1
	Cafetería/kiosko	200 m ²	1
	Baños	12 m ²	2
Turismo	Espacio público	400 m ²	1
	Casa información	50 m ²	1
	Baños para trabajadores	3,5 m ²	1
Comercio	Estructura soportante	500 m ²	1
	Baños trabajadores	12 m ²	1
	Espacio público	500 m ²	1
Residencia	Habitación singular (c/ baño)	12 m ²	20
	Habitación doble (c/ baño)	18 m ²	20
	Habitación triple (c/ baño)	22 m ²	10
	Habitación común	30 m ²	2
	Baños	12 m ²	2
	Espacio cowork	100 m ²	1
	Cocina	20 m ²	1
	Cafetería	100 m ²	1
	Ascensor	2m ²	1
	Sala de limpieza	30 m ²	2

Fig 47:
Emplazamiento Programático
Fuente: Elaboración Propia

Se revisan las respectivas normas que rigen los distintos programas; el Art. 9 de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción (OGUC) que rige el diseño de hoteles, hospedajes y residencias, el Decreto 379 que rige el diseño y emplazamiento de las bombas de bencina y el D.S. 50 que rige el diseño de espacios bajo accesibilidad universal para estimar las superficies de los distintos programas a emplazar en el proyecto.

En base a esto se define una tabla programática de las distintas zonificaciones del proyecto con sus superficies estimadas y cantidades requeridas aproximadas para llevar al cabo el proyecto arquitectónico (Fig. 47).

En base a la tabla y la normativa estudiada, se comienzan a definir los distintos emplazamientos de los programas dentro del terreno seleccionado para su eficiencia de uso y conexión con el resto del pueblo (Fig. 48).

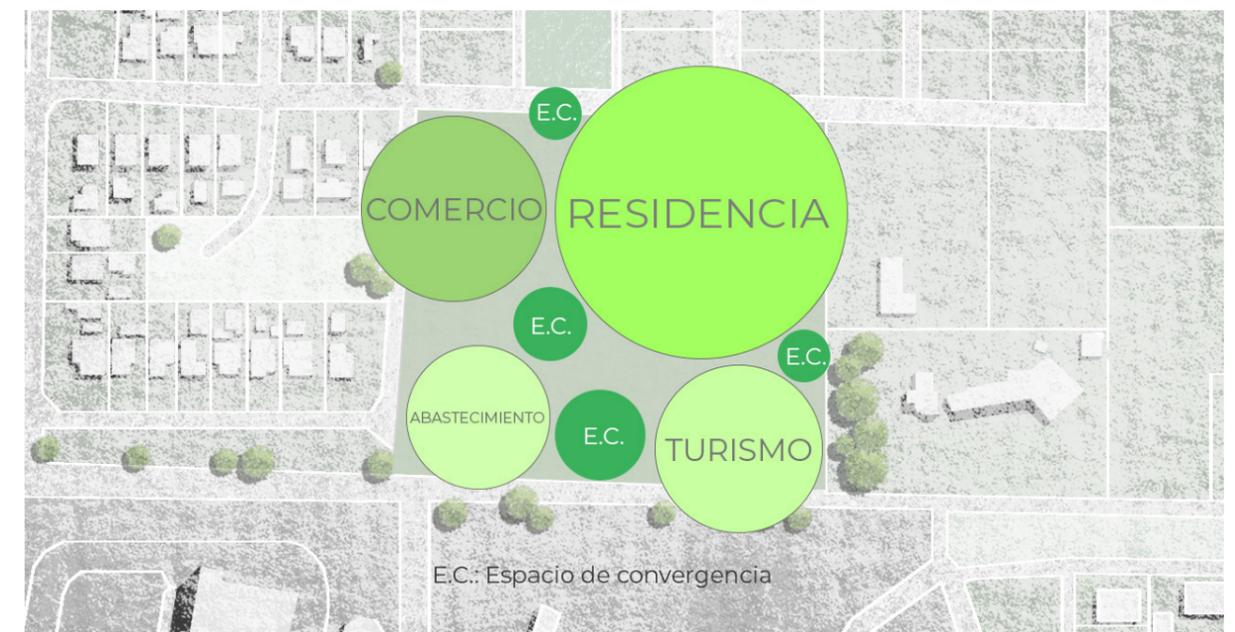


Fig 48:
Emplazamiento Programático
Fuente: Elaboración Propia

PROBLEMA ARQUITECTÓNICO

El problema arquitectónico nace desde los programas planteados en base a la problemática general. Se reconoce la carencia multiprogramática en Balmaceda, la falta de un espacio de cobijo que satisfaga las necesidades de tanto los usuarios transitorios como los permanentes, la falta de espacios de abastecimiento y de áreas de descanso dentro del territorio. Al plantear los programas que son necesarios dentro del pueblo para permitir una mejora de calidad de vida y comodidad de tanto los residentes como de los usuarios fugaces, nace el problema arquitectónico.

Considerando el terreno escogido y las dimensiones de este con respecto a las dimensiones de Balmaceda y el contexto actual, se generan tres ejes principales del problema arquitectónico, el primero es en torno a los flujos del proyecto, el segundo son las condiciones climáticas del territorio y el tercero es la escala proyectual a abordar.

La organización de los flujos se considera el primer problema arquitectónico. Actualmente la mayoría de los flujos en Balmaceda son acogidos por la ruta 245, la cual conecta a Coyhaique con Balmaceda y con Argentina. Al organizar y sintetizar los flujos dentro de un proyecto arquitectónico, inevitablemente la arquitectura toma un rol jerárquico en permitir que los usuarios sean direccionados dentro de un terreno de grandes dimensiones, debido a que se proponen un conjunto de edificios y funciones que deben ser articuladas.

El segundo problema nace en la manera en la que se deben abordar las condiciones climáticas de la zona. Balmaceda no acoge las mismas características geográficas que el resto de los pueblos de la Región de Aysén, por lo que los distintos fenómenos climáticos tienen efectos distintos en el territorio. Balmaceda es un pueblo plano y muy ventoso, por lo que es importante por parte de la arquitectura responder y mitigar los efectos de las condiciones climáticas, condicionando los flujos de tal manera que se optimice la comodidad de permanencia del usuario dentro del proyecto.

El tercer problema nace de las gestiones arquitectónicas a realizar y la complejidad programática de estas, se considera relevante realizar las gestiones arquitectónicas manteniendo una escala pertinente para un pueblo de pequeña escala y pocos habitantes. Considerando las dimensiones del terreno seleccionado, es importante que las edificaciones a proyectar se integren con el paisaje y la morfología actual del pueblo de Balmaceda.

ESTRATEGIAS PROYECTUALES Y REFERENTES

CONSIDERACIONES PROYECTUALES

Distintos factores se deben considerar al desarrollar un proyecto emplazado en una zona peculiar y poco explorada como Balmaceda. El diseño se debe estrategizar de distintos ámbitos; el geográfico, el climático, y el social, tres ejes que permitirían una integración de la población permanente y el patrimonio con la población flotante del pueblo, de la misma manera destacando e incorporando tácticas de diseño complementarias a las imposiciones de medio del sector.

Se deben tomar en cuenta factores climáticos como el frío y el viento al momento de diseñar, considerando los elementos de diseño que mitigan las consecuencias del clima extremo de la zona. Se debe destacar el emplazamiento en la frontera, donde se comparten características geográficas y climáticas con la pampa argentina, permitiendo que el proyecto entre dentro de los parámetros básicos para la eficiencia energética y térmica.

El clima de Balmaceda se diferencia del resto de las ciudades de la Región de Aysén. Al encontrarse en el área más plana del territorio, es de las zonas más ventosas de la región, contando con un promedio de velocidad de viento de 17,3km/hr pero con ráfagas de hasta 74,5 km/hr. Su temperatura media anual es de 7,6 °C con mínimas promedio de -2 °C, y es de las zonas menos lluviosas de la región con 416,3 mm de precipitación anual, siendo el promedio regional 1039,7 mm, no obstante, es de los sectores de la región donde más nieve cae, con un promedio de 52 mm en invierno (Dirección Meteorológica de Chile, 2020).

El viento es uno de los elementos más importantes, ya que ayuda a purificar y descontaminar el aire, lo que convierte a Balmaceda en uno de los pueblos con aire más puro en la región. Sin embargo, el viento también es una barrera cuando se habla sobre el diseño arquitectónico de proyectos, ya que el viento al golpear una edificación se generan zonas de alta presión en sus caras y zonas de bajo presión en los techos (Bustamante, 2014).

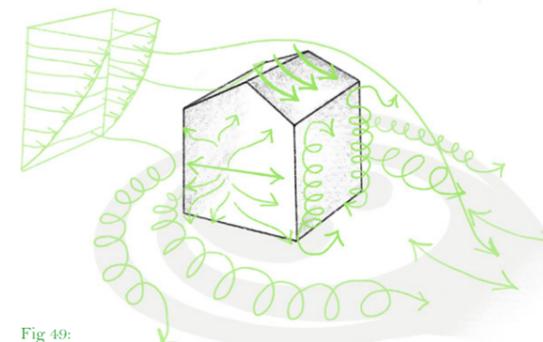


Fig 49:
Comportamiento del viento frente a una edificación
Fuente: Elaboración Propia en base a Bustamante, 2004

“Los obstáculos topográficos naturales o edificados modifican el régimen laminar del viento, sobre todo en las capas más bajas. El viento, al chocar con un obstáculo, se desvía tanto vertical como horizontalmente, lo cual al concentrarse mayor flujo del viento laminar aumenta su velocidad en la parte superior, pero disminuye en la parte inferior.”

Bustamante, 2004

Para diseñar en un territorio ventoso se pueden considerar mitigadores naturales como artificiales, los cuales permiten reducir la velocidad con la que el viento impacta una superficie o cambiar la dirección en la cual este esté yendo.

En ciudades chilenas ventosas como Punta Arenas se utilizan distintas estructuras en el espacio público para reducir la velocidad del viento. En la Fig. 50 se puede observar los paraderos de transporte público y cómo estos están orientados para aumentar la comodidad de los pobladores (Bustamante, 2004). Otros mitigadores de viento son los árboles coníferos, los cuales mientras mayor densidad cuenten en sus hojas, mejor barrera contra el viento son.



Fig 50:
Paseo del Estrecho, Punta Arenas
Fuente: Bustamante, 2004

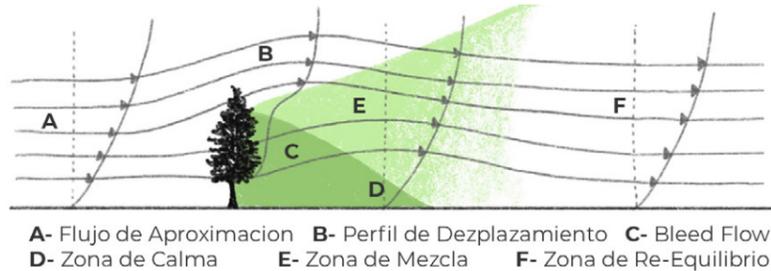


Fig 51:
Paseo del Estrecho, Punta Arenas
Fuente: Elaboración Propia en base a Bustamante, 2004

Se debe considerar la historia del pueblo, indagando sobre la arquitectura vernácula y los elementos de diseño que comúnmente se usan para permitir una coherencia dentro del mismo pueblo y para que los usuarios que recorren el territorio por primera vez puedan comprender los modos de habitar propios de la zona, adentrándose en una arquitectura que varía de la comúnmente conocida en el país y maneras de habitar propias de la Región de Aysén. Se destacan elementos como los corredores mitigadores de aire que están presentes en gran parte de las viviendas de la región, al igual que las chifloneras que son una ante-entrada a los recintos cerrados y modos de habitar como el tener el fuego como centro del hogar.



Fig 52:
Corredor mitigador de viento
Fuente: Elaboración Propia



Fig 53:
Chiflonera
Fuente: Elaboración Propia



Fig 54:
"El fuego como el centro del hogar"
Fuente: Elaboración Propia.



Fig 55:
"Mesa 'Té Club'"
Fuente: Elaboración Propia.

Para que el proyecto sea accesible a todos los tipos de usuarios independiente de sus capacidades, su tiempo de permanencia en el proyecto, su medio de transporte, sus objetos o equipajes que lleven consigo, se plantea diseñar el espacio público e interior en base a la movilidad. Esto contempla tanto rutas universalmente accesibles como espacios como un planteamiento programático que satisfaga las necesidades de sus distintos usuarios.

Para desarrollar un sub-centro con enfoque residencial en una comunidad que se ha levantado y establecido con el trabajo constante de los mismos pobladores, es relevante considerar las opiniones del mismo poblado al momento de insertar un posible proyecto. Se realiza una encuesta ciudadana (Ver Anexo 3) para comprender cómo los pobladores de Balmaceda ven las condiciones actuales del pueblo y qué posibles cambios podría recibir.



Fig 56:
"Describe a Balmaceda en una palabra"
Fuente: Elaboración propia en base a encuesta ciudadana.

Se realiza una pregunta dentro de la encuesta ciudadana donde los pobladores deben describir a Balmaceda en una palabra, lo que en su mayoría llevo al poblado a describirlo en adjetivos negativos (abandonado, olvidado, precario), es importante revertir estos adjetivos y que los pobladores puedan relacionar su territorio con algo positivo.

En cuanto al sistema constructivo del proyecto, es importante que haya una concordancia entre las distintas edificaciones para que el proyecto arquitectónico se comprenda como uno. Para esto se plantea usar la madera como material principal de la construcción, complementándolo con un sistema de revestimiento térmico para que el proyecto se desarrolle bajo eficiencia energética y térmica. Se destaca la madera como un material local, sostenible y eficiente, donde su versatilidad lo hace modificable en caso de ser necesario, tanto en sus cubiertas como en la distribución de los espacios dentro del proyecto para integrar o modificar los programas.



Fig 57:
Sistema constructivo madera
Fuente: Madera 21

El proyecto trabajará con la convivencia de la población permanente y la población transitoria del pueblo de Balmaceda, permitiendo que el pueblo tenga una conexión directa al Aeropuerto de Balmaceda y al Paso Fronterizo Huemules y conviva con sus distintos usuarios.

REFERENTES

Los referentes se definen en base a cualidades de distintos proyectos arquitectónicos de abordar problemáticas que les son pertinentes a Balmaceda en la actualidad. Se escogen los ejes de abastecimiento, residencia y espacio público para encontrar referentes que tengan materialidades cohesivas e intenciones claras en cuanto a sus programas.



Fig 58 y 59:
Fast Charging Station for Electric Vehicles / COBE
Fuente: ArchDaily



Fig 60:
LT Josai Shared House / Naruse Inokuma
Fuente: ArchDaily

Para la instalación de la bomba de bencina se busca un referente que no destaque dentro del paisaje del pueblo manteniendo una materialidad cohesiva con el resto del proyecto y del territorio. El proyecto “Fast charging station for electric vehicles” de COBE renueva la imagen de las bombas de bencina convencionales y plantea una con espacios de ocio y de descanso para sus respectivos usuarios.

Se destaca la materialidad escogida para este proyecto como una oportunidad visual menos invasiva de lo que actualmnete se conoce como bombas de bencina y estaciones de servicio. El referente escogido funcionaría en cuando a materialidad y morfología dentro del pueblo de Balmaceda, permitiendo una permanencia fugaz dentro del territorio.

El segundo referente “LT Josai Shared House” de Naruse Inokuma se escoge como referente para el proyecto residencial a emplazar en terreno. Este proyecto organiza el nivel de privacidad de los programas en modo árbol, considerando a las raíces como los programas más públicos en las plantas más bajas, con el tronco siendo los programas semi públicos y las ramas siendo los distintos dormitorios.

La manera en la que los espacios están organizados dentro de este proyecto permite que el usuario descubra distintos espacios multiprogramáticos a lo largo del proyecto. El mayor interés del proyecto es el hecho que no cuenta con un núcleo programático para todos los usuarios, sino cuenta con distintos programas dispesos a través de la edificación.

Otros ejes importantes a rescatar del referente son su escala y su materialidad. La mayor crítica es la falta de accesibilidad universal considerando las múltiples escaleras que propician todos los recorridos y permiten el cambio de privacidad de un programa a otro.

El tercer referente se busca para un uso dentro del espacio público para permitir la convergencia de los distintos usuarios que transitan por Balmaceda. El proyecto Torvehallen está emplazado en Dinamarca, país con un clima similar al de la Región de Aysén, este proyecto plantea una estructura soportante en el espacio público para actividades comunitarias como mercados y ferias.

El proyecto está construido de tal manera que su materialidad es ideal para las imposiciones del medio y cuenta con una disposición programática versátil para distinas actividades a través del año. Se rescata la necesidad de Balmaceda de incorporar un programa en el espacio público que se pueda utilizar a lo largo del año y no sólo en verano, donde se lleven a cabo actividades comunales que incoporen a todos los usuarios del territorio.

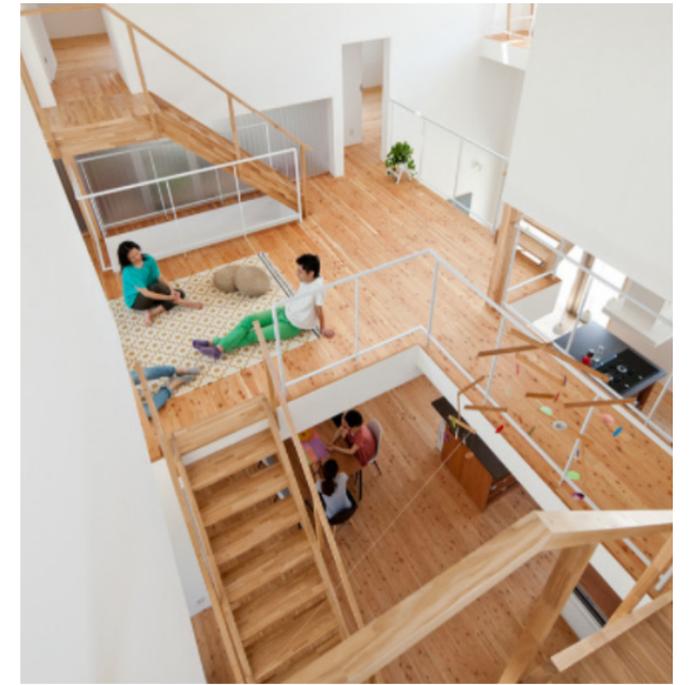


Fig 61:
LT Josai Shared House/ Naruse Inokuma
Fuente: ArchDaily

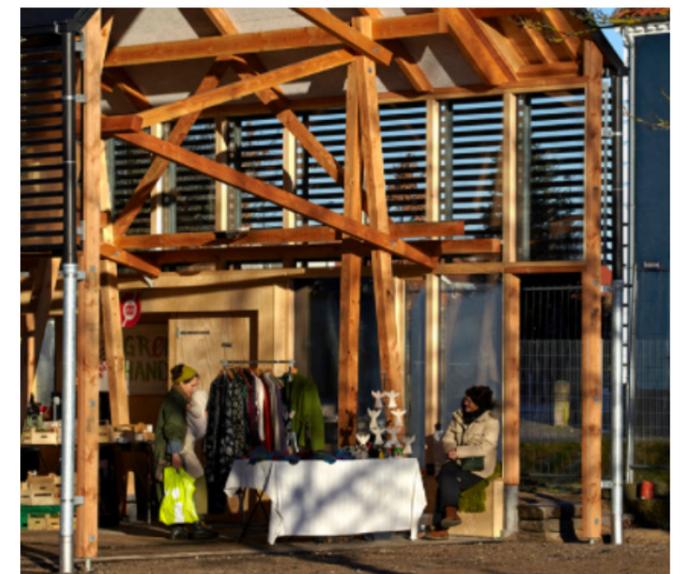
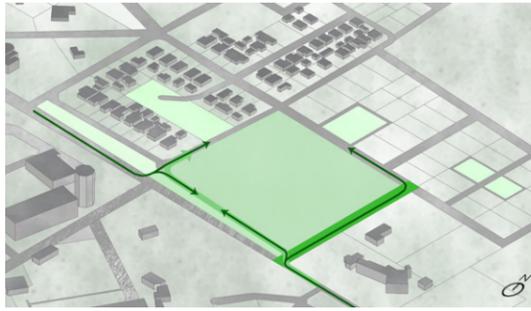


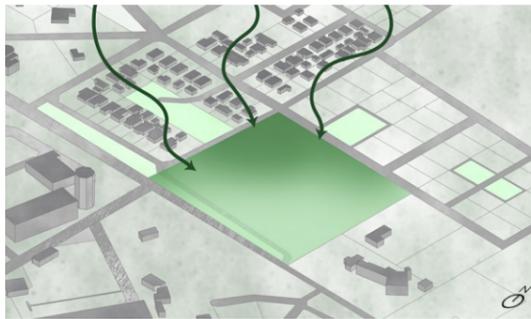
Fig 62 y 63:
Torvehallen / DANO Arkitektur
Fuente: ArchDaily

ESTRATEGIAS PROYECTUALES



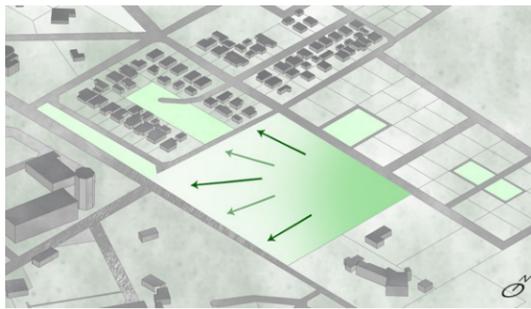
1. Nuevas Conexiones

Se propone generar una nueva calle en el borde este del territorio para generar nuevos flujos dentro del pueblo. Se propone rehabilitar la calle del bandejón incorporado para permitir distinta privacidad de flujos y convergencias dentro del terreno seleccionado.



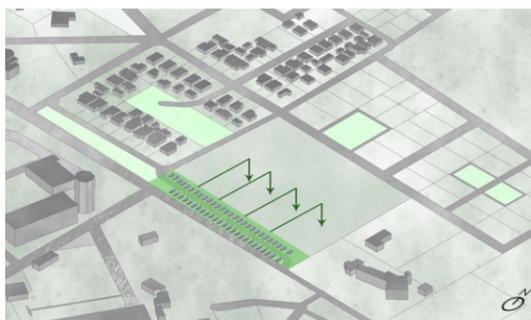
2. Reconocimiento Características Climáticas y Geográficas

Se considera la intensidad y dirección de los vientos sureste presentes en el pueblo para que las futuras edificaciones a proponer puedan mitigar los impactos del viento dentro del territorio. Se propone una barrera natural de viento en los bordes norte y oeste del terreno.



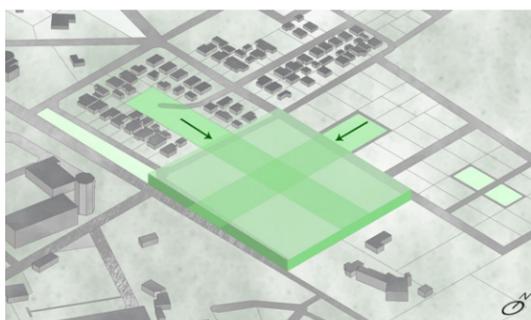
3. De lo Íntimo a lo Público

Se propone emplazar las edificaciones del proyecto en un espectro de permanencias. En la esquina noreste del se propone emplazar los proyectos de uso más íntimo como la residencia, mientras que en los otros bordes se emplazarían los proyectos más públicos.



4. Despejar Borde Sur

Actualmente el borde sur del proyecto está siendo utilizado como un estacionamiento ilícito, por lo que se propone generar un estacionamiento subterráneo para despejar el borde sur y así realizar gestiones para conexas al terreno directamente con la ruta 245 y el resto del pueblo.



5. Reconocimiento Preexistencias

Se reconoce las alturas actuales de las edificaciones cercanas para que el proyecto no desentone con las escalas actuales. De la misma manera se establece una grilla considerando las áreas verdes del pueblo para generar una red entre estas.

Fig 64-68: Estrategias Proyectuales. Fuente: Elaboración Propia

Tomando en cuenta las estrategias proyectuales planteadas y las consideraciones proyectuales a llevar a cabo, se emplazan las distintas edificaciones con distintos fines programáticos de tal forma que se ordenen los flujos dentro del terreno, permitiendo que los distintos tipos de usuarios se integren entre sí y se articulen conexiones entre el terreno y el resto del territorio aysenino.

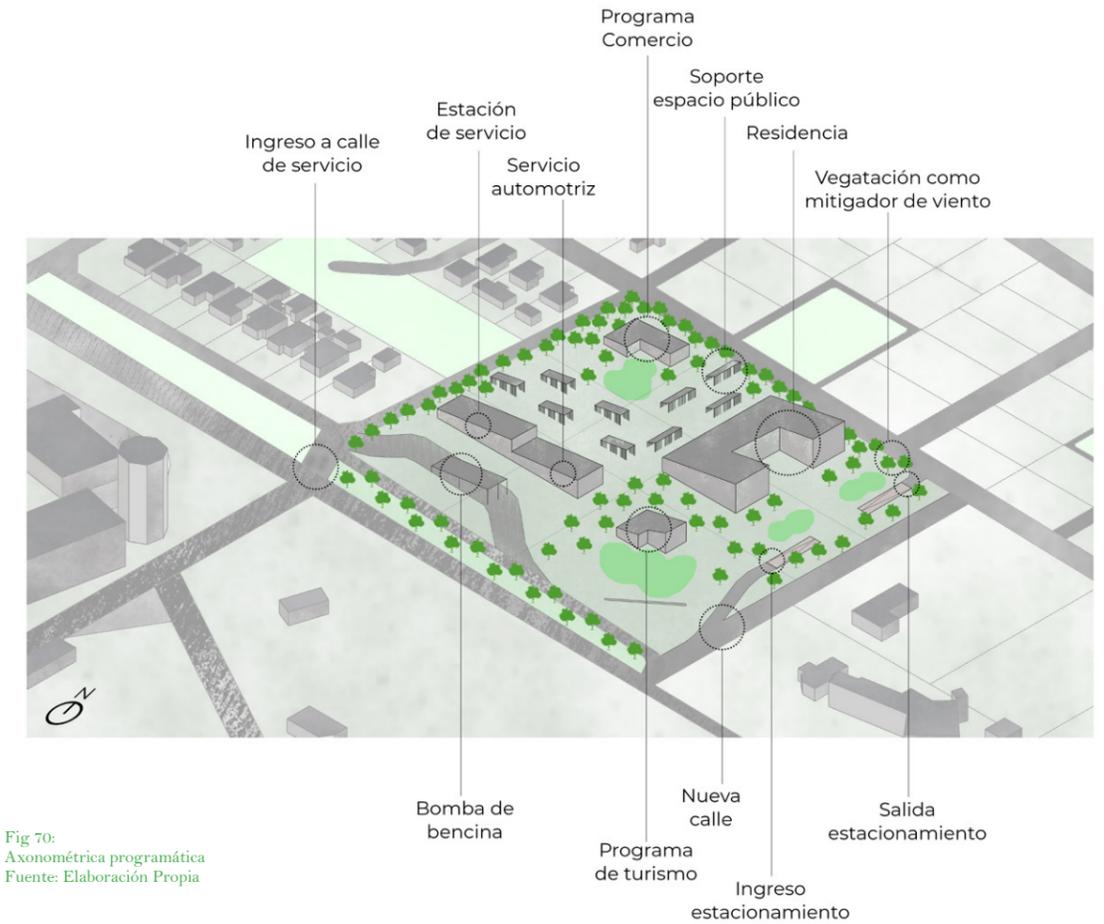


Fig 70:
Axonométrica programática
Fuente: Elaboración Propia

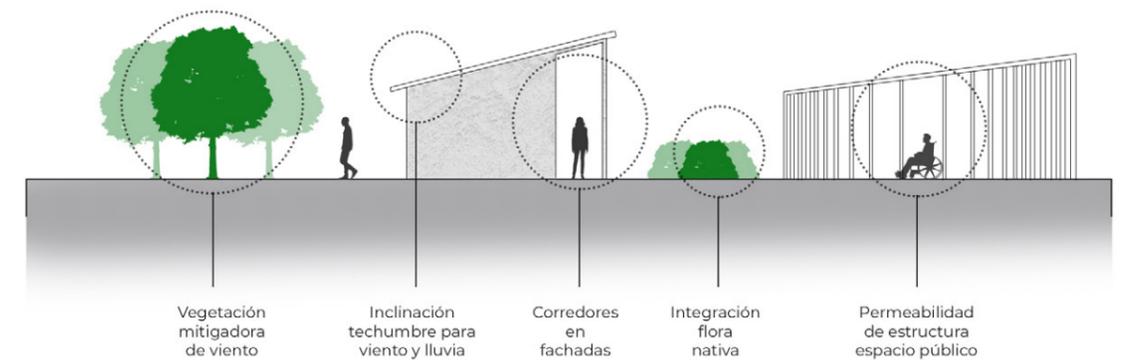


Fig 71:
Corte Esquemático
Fuente: Elaboración Propia

REFLEXIONES FINALES

La carencia multiprogramática en el pueblo de Balmaceda es evidente, por lo que realizar como proyecto de título un espacio con programas que satisfagan las necesidades de los distintos tipos de usuarios, bajo sus distintos niveles de permanencia dentro del territorio, es necesario para brindarle atención a lugares que comunmente quedan desfavorecidos como consecuencia del centralismo a nivel país.

El mayor desafío para el desarrollo del proyecto de título es el trabajar bajo el grano actual del poblado, planteando programas que satisfagan las necesidades de los usuarios actuales sin comprometer la manera en que usuarios futuros se desenvuelvan dentro del espacio. De la misma manera, es importante cuestionarse qué incorporar para desarrollar una edificación permanente para un usuario mutable y constantemente cambiante.

Es alentador el pensar que se pueden pensar en soluciones que mitiguen las externalidades de los diversos cambios por los que pasan poblados de pequeña escala, no sólo aportando una posible solución a un problema arquitectónico, pero sino tomando en cuenta las cualidades que han forjado a Balmaceda desde los comienzos de su historia; su arquitectura vernácula, sus modos de habitar y su historia, incorporándolos dentro de los programas del proyecto. De esta manera, tanto usuarios del territorio como gente externa puedan entrelazar sus recorridos e integrarse en un territorio multiprogramático hecho en base a lo que diferencia a Balmaceda del resto de los poblados de Chile.

BIBLIOGRAFÍA Y REFERENCIAS

- Boisier, S. "Un Difícil Equilibrio: Centralización y Descentralización en la Planeación Regional". El Trimestre Económico, Vol. 52. p 195-224. 1985
- Bustamante, C, et. al. "El comportamiento del viento en la morfología urbana y su incidencia en el uso estancial del espacio público en Punta Arenas, Chile" Revista Aus, Vol.15. p. 28-33. 2014.
- Concha, J. "Sewell, modo de habitar y su relación con el entorno." Seminario de Investigación Facultad de Arquitectura y Geografía. Universidad de Concepción. 2012.
- CENSO 2017.
- Derudder, B. "A Spatial Analysis of Multiple Airport Cities". Journal of Transport Geography. Vol. 3. No.18. p. 345-353. 2010
- Dirección Meteorológica de Chile "Reporte Climático 2020" 2020.
- Dominguez, C. "Geografía Política del Caucho Durante La Segunda Guerra Mundial." Revista Colombiana de Geografía. Vol. 5. No. 2. p.107-123. 1995.
- Garretón, M. "Derecho a la Ciudad y Participación Frente al Centralismo en Chile." Revista 180, Vol. 34, p. 04-09. 2015
- Garín, R. "Ciudades Dormitorio: La Pesadilla Urbana del Chile Real." Curacaví Digital. 2016.
- Link, F. "De la policentralidad a la fragmentación en Santiago de Chile" Revista de la Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos. Vol. 2, p. 13-24. 2008.
- Muñoz, H. "Caso: Aeródromo Balmaceda Ingresado Bajo Tipología G1: Proyectos de Desarrollo Urbano que Contemplan Obras de Edificación y/o Urbanización Cuyo Destino Sea Industrial y/o Equipamiento" Tesis. Universidad del Desarrollo, 2019.
- Muñoz, S. "Análisis de segregación socioespacial en ciudad dormitorio de Chiguayante, Chile." Revista Espacio y Desarrollo N° 30, pp. 85-99. 2017.
- Navarro, F. "La utopía de ciudad aljarafe: Identidad vecinal frente a la ciudad dormitorio." I Jornadas de Periferias Urbanas. (67-81). 2017.
- Niño, A. "Cluster Empresarial Como Estrategia Para el Desarrollo Ubrbano-Económico del Municipio de Soacha." Universidad La Gran Colombia. Tesis. 2020.
- Plan de Desarrollo Comunal PLADECO. Municipalidad de Coyhaique. 2014-2018.
- Robinson, G. "Remembering the Borderlands. Traditional Music and the Post-Frontier in Aysén, Chile" Ethnomusicology, Vol. 57, No. 3, p. 456-483. 2013
- Torres, S. "La Zona Cordillerana Chubut-Aysén. Una Sociedad Fronteriza en la Primera Mitad del Siglo XX." Anuario de IEHS, Vol. 17, p. 325-346, 2002.
- Venegas, H. "Un caso de paternalismo industrial en Tomé: Familia, espacio urbano y sociabilidad de los obreros textiles (1920-1940)." Revista Historia. Vol. 50 no.1, 2017.

ANEXO 1

Entrevista con Angélica Cifuentes, Presidenta de la Junta de Vecinos de Balmaceda

14 de Octubre, 2021

¿Usted cree que Balmaceda se encuentra en buenas condiciones actualmente?

Le faltan muchas cosas al pueblo para estar bien. A mí me encanta ser de acá y me da orgullo haber sacado a mi pueblo adelante con mis mismos vecinos de toda la vida, pero hay muchas cosas que podrían cambiar. Por ejemplo no contamos con servicio de retiro de basura, un vecino de buena voluntad de acá nos retira las bolsas una vez a la semana y se las lleva para Coyhaique, también hay muchas calles que no tienen iluminación por lo que da miedo salir de noche, especialmente a las mujeres considerando todos los pobladores nuevos que están llegando. Nuestras casas las hemos construido en su mayoría nosotros mismos, por lo que son heladas y no cuentan con las condiciones para mitigar el frío y el viento en las temporadas más heladas. No hay muchas oportunidades de trabajo dentro de la misma ciudad, a menos que tengas tu propio kiosko o almacén, sino igual se puede trabajar en los estacionamientos, en el restaurant o en el aeropuerto, pero fuera de eso muchos de los Balmacedinos tienen que irse a Coyhaique durante el día, ya que allá hay más oferta laboral.

¿Cómo ha sido transformado el pueblo de Balmaceda con la construcción del paso fronterizo Huemules y el aeropuerto?

El paso fronterizo ha hecho que mucha más gente llegue, si bien ahora con la pandemia está en su mayoría cerrado, desde que se reconstruyó y se pavimentó la vía, se ha visto mucho más flujo de personas argentinas entrando al país y de chilenos saliendo, lo que es bueno pero aun así no mucha gente transita por Balmaceda ni entra a los locales ni a las atracciones que tenemos para ofrecer. El aeropuerto es otro tema, las personas que somos de las primeras familias de Balmaceda nos duele un poco lo que el aeropuerto ha hecho con el pueblo. Antes todo eso estaba construido, había un hotel de LAN, otro hostel bien grande, varios restaurantes, algunas viviendas, una medialuna, y todo eso fue botado cuando llegó el terminal de pasajeros en los 70-80 más o menos. Había unas 2 hileras de unas 7 cuadras cada una al sur de la ruta principal, pero todo eso fue botado. Lo único bueno que nos ha traído el aeropuerto es la oportunidad de trabajo a muchos habitantes del pueblo, los que trabajan en los kioskos, en la cafetería, haciendo aseo, llevando maletas, en su mayoría es gente de acá, así que es bueno que por lo menos tenemos eso.

¿Qué opina la comunidad de las nuevas construcciones habitacionales en el perímetro de la ciudad?

Mira, lo complicado de la llegada de esas viviendas es que no se nos están entregando a nosotros, los pobladores de Balmaceda, sino a gente de Coyhaique, Puerto Aysén, Mañihuales y otros pueblos más grandes. De las 68 viviendas que entregaron hace unos meses, sólo 5 terminaron siendo para pobladores del mismo Balmaceda. Es súper triste porque están entregando casas buenas a gente que no le toma el peso a lo que es vivir en Balmaceda, mucha gente no va a aguantar el frío y el viento de acá, por lo que se van a devolver dentro de los primeros meses, yo sé porque pasa con mucha gente que viene a probar suerte para acá. Otra cosa, la misma gente que está llegando no tiene dónde trabajar acá, y acá tampoco hay muchas oportunidades de trabajo, por lo que van sólo a llegar a dormir a Balmaceda y trabajarán en Coyhaique o alrededores. Igual nos trae un poco de inseguridad a la comunidad, ya que no sabemos quiénes son las personas que están llegando, nosotros nos conocemos entre todos, y con tanta gente llegando tan rápido, es difícil conocerlos a todos en poco tiempo.

Si pudiese cambiar una cosa del pueblo, ¿qué sería?

Que nos presten más atención. Somos un pueblo que tiene una historia hermosa, un pueblo que ha crecido y salido adelante con sudor y lágrimas de todos los vecinos. El estado no nos toma en cuenta porque somos una comunidad lejana, con pocos habitantes, sólo terminamos siendo la sombra del aeropuerto y del paso, nadie se mete a Balmaceda a conocer, a turistar, a formar comunidad y a escuchar la historia que tenemos que contar, es harta la historia para contar, y sería bonito que le prestaran atención.

ANEXO 2

Entrevista con Andrés Murillo, Director del Aeropuerto de Balmaceda y Lino Iturra, Presidente de la Conseción del Nuevo Aeropuerto de Balmaceda

14 de Octubre, 2021

¿Cómo cree usted que se relacionan el Aeropuerto de Balmaceda con el pueblo? Responde: Andrés Murillo

En cuanto a los aeropuertos, pueden como no pueden ser un estorbo dentro de la comunidad del pueblo. En este caso, nosotros somos un aporte a Balmaceda, muchos de los trabajadores tanto dentro del aeropuerto como en la Dirección General son de Balmaceda, por lo cual somos un gran foco de trabajo para y dentro de la comunidad.

Actualmente ¿Cómo son los horarios de atención del aeropuerto? ¿Planean modificarlos con la llegada del nuevo aeropuerto? Responde: Andrés Murillo

El aeropuerto de Balmaceda sólo atendemos de día, generalmente de 7 a.m. a 8 p.m., a lo menos que haya alguna circunstancia que nos haga extendernos del horario, si viene algún avión atrasado o si hay algún problema en el terminal, pero siempre cerramos en la noche hasta ahora. Hemos vivido casos extremos con vuelos de emergencia o de las fuerzas aéreas que han hecho que tengamos que pasar la noche en el aeropuerto para recibir a ciertos vuelos, y ahora con las construcción del nuevo aeropuerto van a llegar nuevas aerolíneas con nuevos horarios y a su vez con la aumenta de demandas de vuelos se extenderán los horarios de aquellas aerolíneas con las que ya trabajamos, por lo que proyectamos en unos años más que el Aeropuerto de Balmaceda funcionará las 24 horas del día.

En el diseño del nuevo aeropuerto, ¿se contemplaron programas netamente para los trabajadores como áreas de descanso y reunión? Responde: Lito Iturra

No, en el diseño no hay contemplado ni habitaciones ni programas para los trabajadores del nuevo aeropuerto, ya que todas esas cosas se manejan con sistema de turnos. El enfoque de diseño se hizo entorno al viajero y a la comodidad de éste, van a haber nuevos locales y kioskos enfocados más que nada en los viajeros. Lo que si, el nuevo aeropuerto va a traer a tantos trabajadores nuevos, había un incentivo de residir en el pueblo. Sería ideal que en un futuro los mismos trabajadores del aeropuerto que no residen en Balmaceda puedan optar por subsidios o cuenten con las oportunidades para poder alojar dentro del pueblo, lo que le traería vida al pueblo.

¿Creen que hay ciertas limitantes para los nuevos pobladores de Balmaceda con respecto a lo que el aeropuerto puede ofrecerles en cuanto a condiciones laborales? Responde: Andrés Murillo

Lo que está sucediendo con los nuevos pobladores de Balmaceda y el programa del Estado para poblarlo es que la gente que viene llegando se va a dar cuenta que no están los servicios necesarios para poder hacer vida acá, muchos piensan que podrán trabajar en el aeropuerto, y si, aumentará el personal cuando llegue el nuevo terminal, pero eso será recién en unos 2 años más. Mucha gente que está llegando no podrá trabajar dentro de Balmaceda y terminará trabajando en Coyhaique y sólo alojando en sus casas en el pueblo.

¿Cuáles son las mayores complicaciones para los trabajadores del Aeropuerto de Balmaceda que residen en Coyhaique? Responde: Lito Iturra

Para nosotros los que trabajamos en Balmaceda y vivimos en Coyhaique, el horario de salida actual es prudente, ya que de noche es un poco más complicado el trayecto, el alumbrado público, en los trayectos donde hay, porque no hay en todo el camino, es bastante precario y no permite ver muy bien las señaléticas, y como igual es un camino lleno de curvas y bajadas abruptas, se complica y se alargan los trayectos de viaje. En invierno es mucho más complicado ya que nieva mucho, y si no nieva llueve y posteriormente se escarcha, lo que nos ha dejado con muchos autos volcados en el camino de los mismos trabajadores. Por eso claro, como te mencionaba, sería ideal el poder optar a alojar en Balmaceda en días así, donde manejar a nuestras casas nos pone en riesgo, pero en Balmaceda no hay muchas oportunidades y si las hay, se saturan rápido.

¿Por qué los trabajadores del aeropuerto optan por residir en Coyhaique teniendo que lidiar con las complicaciones y tiempos de viajes diarios a su trabajo? Responde: Lito Iturra

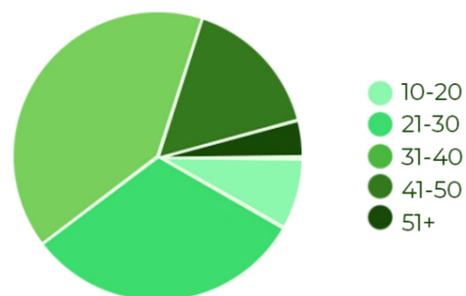
La gente prefiere vivir en un sector donde tengan todos los elementos para vivir una vida de calidad junto a su familia que vivir aislados de la sociedad. Antes cuando no había ni posta en Balmaceda había que salir como sea cuando uno se enfermaba a Coyhaique, los caminos eran malos y uno se demoraba horas en llegar, ahora si bien no es tan precario se replica lo mismo en el abastecimiento, como hay unos 3 o 4 mini market, es fácil que se acaben los productos, lo que hace que la gente tenga que salir como sea a abastecerse a Coyhaique. Por lo mismo mucha gente opta por trabajar en Balmaceda y vivir en Coyhaique, es triste porque deja al pueblo medio abandonado, pero al final del día la gente necesita seguir buscando oportunidades.

ANEXO 3

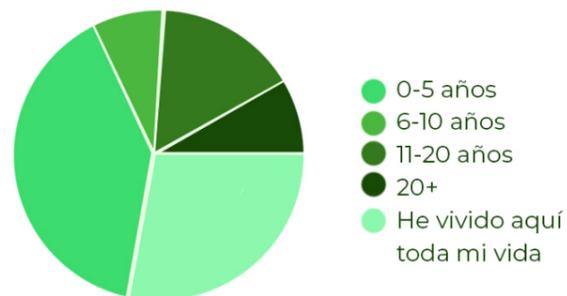
Resultados encuesta ciudadana pueblo de Balmaceda, 25 participantes.

14 de Octubre - 27 de Octubre, 2021

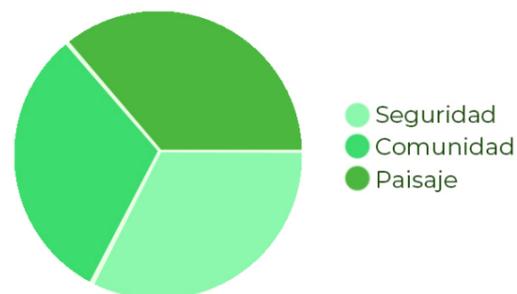
¿Cuántos años tiene usted?



¿Hace cuantos años vive usted en Balmaceda?



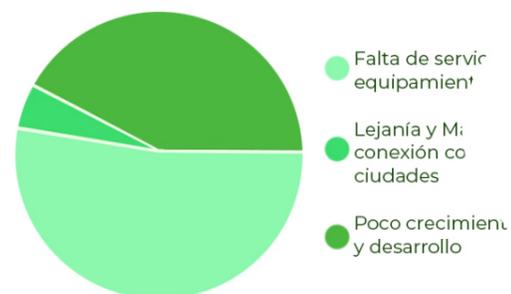
¿Qué es lo que más le gusta de Balmaceda?



¿En qué trabaja usted?



¿Cual es la mayor desventaja de vivir en Balmaceda?

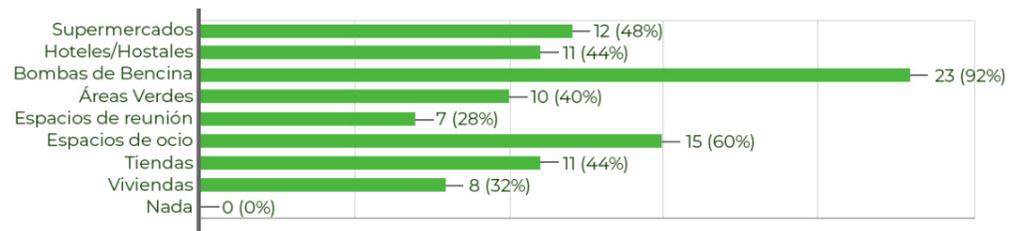


Describe a Balmaceda en una palabra



¿Qué cree usted que le falta a Balmaceda?

(Puede seleccionar más de una opción)



ANEXO 4

Carta recibida por la Dirección de Aeropuertos solicitada por la Ley de Transparencia

Solicitud Emitida 28 de Septiembre, 2021 - Respuesta Recibida 14 de Octubre, 2021



ORD. DAP N° 508

Santiago, 14 de octubre de 2021

ANT.: Solicitud de acceso a la información pública MOP SAIP Código: AM004T0000148 de fecha 28/09/2021.

MAT.: Da respuesta a Solicitud de información indicada en el ANT.

DE : DIRECTORA NACIONAL DE AEROPUERTOS

A : CATALINA TEUBER LUKASCHEWSKY - catalina.teuber@ug.uchile.cl

Con fecha 28 de septiembre de 2021, ha ingresado al Ministerio de Obras Públicas, Dirección de Aeropuertos la siguiente solicitud de acceso a la información pública SAIP-AM004T0000148, Ley de Transparencia, la cual indica y cuya copia se adjunta en el ANT.:

*"Estimad@,
Junto con saludar y esperando que se encuentre bien, me presento. Me llamo Catalina Teuber, soy estudiante de 5to año en arquitectura en la Universidad de Chile y estoy comenzando a cursar mi etapa de tesis. Para esta etapa estoy desarrollando un proyecto en el pueblo de Balmaceda en la Región de Aysén, para esto solicito saber los números de cuánta gente trabaja en el aeropuerto de Balmaceda actualmente y cuánta gente trabajará en el nuevo aeropuerto que se comenzará a construir. Desde ya agradezco su disposición y que tengan una buena semana,
Catalina Teuber L.*

** Otros datos ingresados por la persona:*

Número telefónico: 967594250

Medio de envío o retiro de la información solicitada: Correo electrónico

Programa o aplicación: PDF".

Atendiendo a la solicitud del ANT., en cumplimiento a lo establecido en el Art. 14° de la Ley de Transparencia, damos respuesta a su requerimiento de información. Ahora bien, en cuanto a la primera consulta que indica lo siguiente:

PREGUNTA

".....solicito saber los números de cuánta gente trabaja en el aeropuerto de Balmaceda actualmente y cuánta gente trabajará en el nuevo aeropuerto que se comenzará a construir"....

RESPUESTA

Cabe señalar que respecto a la cantidad de trabajadores, éstos corresponden aproximadamente a 90 personas en la actualidad, los que aumentarán a 170 personas aproximadamente, una vez que se tenga construido y operando el nuevo terminal de pasajeros.

Por lo anterior, solicitamos a usted que una vez recibida la presente respuesta, acuse recibo al correo electrónico dap.atiende@mop.gov.cl.

Finalmente, se entiende que esta Dirección ha cumplido con la obligación de informar, conforme al Art. 15° de la Ley 20.285 sobre acceso a la información pública.

Saluda atentamente a Ud.,

DIRECCIÓN DE AEROPUERTOS Morandé 59 - Piso 11, Of. 1101 / Teléfono: (56-2) 24493408 /Santiago / Chile
<https://aeropuertos.mop.gob.cl>

CLAUDIA CARVALLO M.
DIRECTORA NACIONAL DAP
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS DIRE
Dirección de Aeropuertos
2021-10-14 09:21